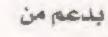


والدوة

ولكرن الهملكة المربية السمودية الرياض المهلكة المربية السمودية

المجلد الثاني: تجارب المدن وأوراق العمل





الناقل الرسمي







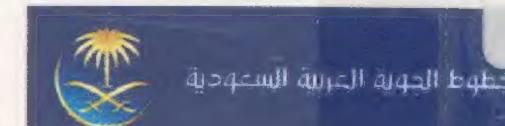












إهـــداء٢٠٠٧ المعهد العربي لإنماء المدن المملكة العربية المىعودية

بسم الله الرحمن الرحيم

المساهمون في دعم الندوة:

أماتــة المديــنة المــنورة ، الغرفة التجارية الصناعية بالرياض ، مجموعة الجريسي ، شركة الراشد للتجارة والمقــاولات ، أماتــة العاصــمة المقدمــة ، مجموعة بن لابن السعودية ، الشركة السعودية للنقل الجماعي (سابتكو) ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقتية ، الشركة المععودية للصناعات الأسامية (سابك) ، شركة الرياض للتعمير ، المجموعة السعودية للأبحاث والتسويق

ندوة " مدن المستقبل

للرياض ۲۵ ــ ۲۷ شعبان ۲۲ ۱۹ ــ ۱۰ ــ ۱۲ نوفمبر ۲۰۰۱م

المجلّد الثاني: تجارب المدن وأوراق العمل

لارياض شعبان ۱۴۲۲هـ، توقعیر ۲۰۰۱م

مقدم

يشهد العالم منذ العقد الأخير من القرن المنصرم تطورات سريعة في مجال تقنية المعلومات والانتصالات ، كما يشهد المزيد من التوجهات نحو " العولمة " الاقتصادية والثقافية . ويتوقع أن تكون لهذه التطورات والتوجهات تأثيراً قوياً على الإنماء الحضري وعلى أنماط الحياة وأساليب المعيشة والإدارة الحضرية في مدن المستقبل .

وفي هذا العسياق المتسارع لوتيرة التغيير ، يجدر التفكير في أساليب ووسائل لاستيعاب النطورات في تقنية المعلومات والانتصالات بحيث تصبح مدن المستقبل عالية الكفاءة ولكثر انسانية نتوفر فيها فرص العيش الكريم لجميع سكانها صغاراً وكباراً ، نساءاً ورجالاً .

وقد اقترح صاحب السمو الملكي الأمير سلطان بن سلمان بن عبد العزيز في الورقة التي قدمها كمتحدث رئيسي في ندوة " استراتيجيات النتمية الحضرية في المدن العربية " التي عقدها المعهد العربي لإنماء المدن بمدينة السرياض خلل الفترة من ٤ – ٧ محرم ١٤٢١هـ (٩ – ١٢ أبريل ٢٠٠٠م) ، أن يعقد المعهد ندوة متخصصة لمناقشة أبعاد موضوع مدينة المستقبل في ظل المتغيرات التقنية في مجال المعلومات والاتصالات . وبالفعل تم الرفع إلى صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود أمير منطقة الرياض ورئيس الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض بطلب الموافقة على عقد ندوة متخصصة بمدينة الرياض تحت رعاية سموه الكريم بتنظيم مشترك بين المعهد ومؤسسة التراث ، والرفع إلى المقام السلمي بذلك . وبالفعل صدرت موافقة خادم الحرمين الشريفين على عقد الندوة .

تتمثل أهم أهداف الندوة في :

- ١/ التعرف على دور العولمة وتقنية المعلومات والاتصالات وتأثيراتها المتوقعة على مختلف أوجه الحياة .
 - ٧/ استطلاع الوسائل والتوجهات للتي تعالج القضايا الانسانية والاجتماعية لمدن المستقبل.
 - ٣/ التعرف على الأساليب البديلة والحديثة للتخطيط والإدارة الحضرية في المستقبل.
 - ٤/ استطلاع دور السياحة في توجهات تطور مدن المستقبل.
 - وتبلورت هذه الأهداف في خمسة محاور رئيسية هي :
 - أ/ دور تقنية المعلومات والاتصالات في مستقبل الإنماء الحضري ـ
 - ب/ الأوجه الاقتصادية والاتساتية لمدن المستقبل.
 - ج/ السياحة في مدن المستقبل .
 - د/ تخطيط وإدارة مدن المستقبل.
 - هـ/ نحو مدن مستقبلية .

قسام المستظمون بتوجيه الدعوة إلى المختصين وإلى الجهات المعنية من جميع أرجاء العالم للمشاركة في الندوة ببحوثهم العلمية ، واستعين في تعميم الدعوة بموقع المعهد العربي الإتماء المدن على شبكة الانترنت . وقد كانت الاستجابة للدعوة كبسيرة حيث تسلمت اللجنة المنظمة ما يقارب المائة والثمانين ملخصاً للبحوث من مختلف السدول، واخستارت اللجنة العلمية المكونة من نخبة من العلماء والمختصين في مجالات الندوة المختلفة خمسين ملخصاً لتطويرها إلى بحوث ، ثم لختارت في المرحلة التالية خمسة وعشرين منها التقديم في الندوة والنشر في سجل البحوث الذي بين أيديكم ، وبذلك يشكل هذا المجلّد خلاصة البحوث العلمية المحكمة .

كما قُدمت الجنة العلمية مجموعة من التجارب العملية في مجالات الإنماء الحضري المستقبلي من المدن والأجهزة المعنية إختارت منها عشر تجارب التقديم في الندوة تمّ جمع سبع منها في هذا المجلّد.

يضه المجاد الذي بين أيديكم قسمين يحتوي الأول منهما على أربع تجارب باللغة العربية ، بينما يحتوي القسم الثاني على ثلاث تجارب باللغة الاتجايزية . وقد رتبت صفحات كل قسم على حدة ترتبياً مسلسلاً نسبة الختلاف اللغات على الرغم من أن البحوث باللغتين تتكامل فيما بينها من حيث المحاور والموضوعات المطروقة .

نامل أن يسهم هذا المجلّد ، والذي نحسبه أول مجلّد من نوعه يصدر في العالم العربي ، في دعم البحث العلمي والستجارب العملية في مجال الإنماء الحضري المستقبلي ، وفي تعزيز أهمية مراعاة الجوانب الانسائية في مدن المستقبل جنباً إلى جنب مع الثقنيات الحديثة والأساليب المتطورة .

لا يسمعنا إلاّ أن نشكر أعضاء اللجنة العلمية للندوة لما قاموا به من جهد كبير في تقويم الملخصات والأوراق ، وأعضاء اللجنة النتظيمية العليا وجميع العاملين بالمعهد العربي لإنماء للمدن ومؤسسة النراث لجهدهم الكبير في تنظيم للندوة .

وأجسزل الشكر للجهات التي قدمت الدعم المادي للندوة وهي : الهيئة العليا للسياحة ، شركة الخطوط الجوية العربية السعودية ، الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض ، أمانة مدينة الرياض ، أمانة محافظة جدة ، الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي ، البنك الاسلامي للتنمية ، شركة الاتصالات السعودية ومجموعة الغيصاية. كما لا يقوت أن نشكر الجهات التالية التي أسهمت أيضاً في دعم الندوة : أمانة المدينة المنورة ، الفيصاية التجارية الصناعية بالرياض ، مجموعة الجريسي ، شركة الراشد للتجارة والمقاولات ، أمانة العاصمة المقسسة ، مجموعة بسن لادن السعودية ، الشركة السعودية النقل الجماعي ، مدينة الملك عبد العزيز العلوم والتقدية ، الشسركة السعودية الرياض التعمير والمجموعة السعودية المؤدث والتسويق . ولهم جميعاً من الله خير الجزاء ..

وأخر دعوانا إن الحمد الدرب العالمين .

المعهد العربى لإتماء المدن

مؤمسة التراث

الرياض ، شعبان ١٤٢٢هـــ نوفمبر ٢٠٠١م

محتويات الكتاب

صفحة		
۷		مقدمة
	لمدن وأوراق العمل باللغة العربية	القسم الأول: تجارب ا
		أ. قاسم سلطان البنا
1	السياحية وعلاقتها بالتخطيط العمراني المستقيلي "	" تجربة إمارة دبي في التنمية ا
		د. معمود عبد العزيز عليوة
*1	الد المخطط الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة "	" تجربة المدينة المنورة في إعد
	د. کامل پن محمد شیخو	م. وليد بن أمين ملا
£ Y	عطيط مدن المستقبل "	" تأثير تقنية المعلومات على تذ
		•
		د. خالد بن إبراهيم العواد
٤٩	.ي *	" تعليم المستقبل والنماء الحضر

القسم الثاتي: تجارب المدن وأوراق العمل باللغة الانجليزية

تجرية إمارة دبي في التنمية السياحية وعلاقتها بالتخطيط العمراني المستقبلي

قامه سلطان البنها مدیر عام بلدیة دبي info@dm.gov.ae

مقدمة :

شهدت إمارة دبسي خلل العقد الماضي ازدهارا كبيرا في قطاع السياحة كما حظي باهتمام خاص من قبل الحكومة وقطاع الأعمال وشمل ذلك مختلف المرافق السياحية من فنادق ومطاعم وانشطة تجارية ووسائل ترفيه وتسلية تخدم القطاع السياحي ، وبالتالي حقق القطاع السياحي إنجازات مهمة عن طريق بناء صناعة متكاملة بمفهومها النظري والشامل .

ومسنذ أواخسر العقسد الماضي أصبحت السياحة تحظى باهتمام خاص كمصدر رئيسي من مصادر الدخل ادى القطاعيس العسام والخساص . وقد كانت السياحة حتى عهد قريب محصورة بمفهوم تقليدي ضيق ، حيث تتيح الفرصة لزوار المتعرف على معالم إمارة دبي وما تحقق بها من إنجازات ، وبالتالي فإن قطاع السياحة لم يكن منستجاً في ثلك المرحلة وذلك لعدم نضوج مفهوم تتميته وتطويره ولعدم لكتمال البنية والمرافق الأساسية له مما حال دون ترويج إمارة دبي ووضعها على خريطة العالم السياحية في ثلك المرحلة .

لقد خطت المسياحة في إمارة دبي خطوات حثيثة على طريق تحقيق صناعة متكاملة وقطاع إنتاجي واضح المعسالم، ولقد شهدت العنوات العشر الماضية تطوراً ملحوظاً في هذا القطاع ، بدأ ينافس في عوائده القطاعات الإنتاجية الأخرى . وقد برز هذا التطور من خلال تطور أعداد السياح الذين يتوافدون الى الإمارة على مدار العام أما على شكل سياحة تقليدية للتعرف والاستجمام أو على أشكال عصرية ومتطورة من خلال السياحة الرياضية بمجالاتها المتعددة أو سياحة الحوافز التي يقصد بها سياحة المؤتمرات والمعارض.

ولقد تشابكت عدة عولمل في ازدهار السياحة في الإمارات بل وتحولت الى نقطة جنب مهمة السياح نتيجة توفر شـبكة كاملــة مــن المرافق السياحية التي تتناسب مع مستويات الدخل وكذلك إقامة الأسواق الحرة في المنافذ البحرية والجوية واعتدال تكاليف الإقامة واسعار البضائع ، ما يوفر فرصة لملإقامة لاطول فترة ممكنة والتسوق بيــن الأسواق والمراكز بأسعار معتدلة نتيجة لاتعدام الضرائب وانخفاض الرسوم الجمركية ، واهتمام التخطيط الحالى والمستقبلي وتوفير دعائم النجاح له .

الهدف من البحث :

تهدف إمسارة دبسي الى النفرد والنميز المستمرين ، وهذا لا يأتى من فراغ بل من الجهد المتواصل ووضوح السرؤية والأهداف وتحقيقها ومراجعتها لترسيخ الإيجابيات والابتعاد عن السلبيات فان هذا البحث يسعى إلى استعراض المستهاج التخطيطي الذي اتبع في ترجمة رؤية إمارة دبي إلى حقيقة نعيشها اليوم وعرض تجربة إمارة دبي في مجال النتمية السياحية وعلاقته بالتخطيط المستقبلي وتطور الخدمات بالإمارة كمدينة جديدة تولكب التطور وتحافظ على ماضيها . وينقسم البحث إلى خمسة أجزاء .

يستعرض الجسزء الأول تحليل الأداء الاقتصادي لإمارة دبي وذلك من خلال استعراض الهياكل الاقتصادية الرئيسية لها ، واستعراض الأداء الاقتصادي لقطاع السياحة من حيث التركيز على دور هذا القطاع في الاقتصاد والمؤشرات الاقتصادية له ، وقياس معدل النمو الاقتصادي له ، ومساهمته في الناتج المحلى الإجمالي، واثر التغيرات الهيكلية على الإنتاجية في قطاع السياحة.

وفسى الجزء الثاني مستم استعراض الوضع الراهن لقطاع السياحة وتحليله من حيث علاقته بالتخطيط العمراني وفضع وخطة التنمية الاقتصادية في ضوء رؤية إمارة دبي ، وذلك من خلال استعراض تطور النمو العمراني ووضع مخطط شمامل يحدد إطار عام التنمية السياحية ، ثم تحليل حجم الطلب والعرض الحالي ، وتحليل نقاط القوة والضعف والفرص المتاحة المتمية السياحية .

وقسى الجزء الثالث سيتم التعرض الى التخطيط العمراني المستقبلي وأثره على التتمية السياحية ، وتحليل حجم الطلب والعسرض المستقبلي ، والستوقعات المستقبلية لقطاع السياحة والاحتياجات من الأراضي والتكاليف المستقبلية للخدمات والمسرافق المسياحية حستى عام ٢٠٢٠، واستعراض الاعتبارات الرئيسية عند إعداد الاسستراتيجية المستقبلية للتتمية العمرانية وعلاقتها بالتتمية السياحية ، وعرض الخطة الخمسية الاستراتيجية للتتمية العمرانية ودور القطاع السياحي فيها، ثم استعراض القوة الدافعة للتتمية السياحية خلال الفترة ١٠٠٠٠.

وفسى الجسرء السرابع منيم استعراض آلية إدارة النتمية السياحية مع مراعاة الجواتب الاجتماعية والاقتصادية والبيئية . إضافة إلى استعراض دور القطاع الحكومي والتي لها لنعكاس مباشر على النتمية السياحية ودور الاستثمارات الخاصة في النتمية السياحية والإجراءات التي تم اتخاذها لتشجيع كافة مستويات الاستثمار سواء المحلى أو الدولى ، ثم عرض التحديات التي واجهت النتمية السياحية في إمارة دبي .

وفسى الجسزء الاخير يتم تقييم تجربة التنمية السياحية بإمارة دبي من خلال استعراض مجموعة من المشاريع العمرانية ذات الصلة بالتنمية السياحية .

ولتتبع تجربة إمارة دبي في التتمية السياحية تم اللجو الى المنهج التحليلي من حيث دراسة قطاع السياحة من خصلال تحليل ظروفه بصفة علمة خلال الفترة ١٩٥٥-١٩٩٩ لعدم توفر بيانات شاملة عن عام ٢٠٠٠ ، مع التركيز على دور القطاع الحكومي والقطاع الخاص في تتشيط هذا الدور . وقد تم الاستعانة بالمنهاج التحليلي التاريخي الشامل للعناصر الاقتصادية والعمر النية التقدير عند السياح حتى عام ٢٠٢٠ والتكافة السياحية والطاقة الاستعابية الفيادق لامارة دبسي والاحتياجات من الأراضي والخدمات المطلوبة لتلبية هذا القطاع . وقد تم الاستعابية المسادرة دائرة السياحة والتسويق التجاري ودائرة التتمية الاقتصادية ومن بلدية دبي. الاستعانة بالبيانات الرسمية الصادرة دائرة السياحة والتسويق التجاري في إيريل كما تم الاعتماد على نتائج Dubai Visitor Survey الإجمالي ، كما تم الاستعانة بنموذج كارل هينج على الإنتاجية في الناتج المحلى الإجمالي ، كما تم الاستعانة بنموذج كارل هينج هدورن لحساب التغيرات الهيكلية على الإنتاجية في قطاع السياحة ، ونموذج سواو لحساب محددات معدل النمو الاقتصادي لقطاع السياحة .

الجزء الأول: الأداء الافتصادي

الولا: الأداء الاقتصادي لإمارة ديي

١- ارتفع المعدل السنوي الذاتج المحلى الإجمالي الامارة دبي خلال الفترة ١٩٨٥ حتى ١٩٩٩ بحوالي ٨٨٠٥ منوياً بما يفوق معدل النمو السنوي الدولة على الرغم من الأوضاع الاقتصادية العالمية والإقليمية والمحلية والخفاض أسعار النفط بشكل كبير بعد عام ١٩٩٥ حتى بداية عام ٢٠٠٠، ويصل متوسط معر برميل نفط ديسي ٢٤,١٢ دولار (تسليم سبتمبر ٢٠٠٠). ويرجع هذا الاحتفاظ بمعدلات النمو المرتفعة إلى ارتفاع مساهمة القطاعات غير النفطية الامارة دبي من إجمالي الناتج المحلى الإجمالي بصورة ملحوظة خلال الأعوام ١٩٩٧-١٩٩٩ حيث بلغت ١٨٥٤، ٩١٥ كما هو موضح بالجدول (١).

جدول (١) الإهمية التسبية للقطاعات غير النقطية خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٩

	933	97	96.	95.	- 924	:V3:-	92	(9)=	90	25	
0.01	0.07	0.16	0.17	0.18	0.17	0.21	0.27	0.29	0.33	0.48	القطاعات التقطية
0.91	0.93	0.84	0.83	0.82	0.83	0.79	0.73	0.71	0.67	0.52	القطاعات غير التقطية

المصدر: إحصاءات التنمية في ديى ، دائرة التنمية الاقتصادية - الكتاب الإحصائي السنوي ، بلدية دبي ، ١٩٩٩ .

٢- عسند تحليل الهيكل الاقتصادي لامارة دبي خلال الفترة ١٩٩٠-١٩٩٩ كما هو موضح من الجدول (٢) يتضح أن معدل السنو السنوي للسكان وصل الى نحو ٥,0% بينما وصل معدل النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي الى ٨,0% مما يؤدى الى استمر ار ارتفاع معدل نمو دخل الفرد وذلك في ظل انخفاض معدل التضخم من ٤,0% عام ١٩٩٠ الى ٢% عام ١٩٩٩ . وهو معدل معقول طالما كان اقل من معدل نمو السناتج المحلى الحقيقي . ويرجع المعبب في ارتفاع معدل التضخم عام ١٩٩٠ الى أن مرحلة النمو والتوسيع في الإنساج يصاحبها زيادة في الطلب على عناصر الإنتاج وينعكس ذلك على الأسعار . وأن ارتفاع المعدل السنوي للسكان يؤدى الى ارتفاع معدل النمو السنوي للعمالة الى ٨,٢% خلال نفس الفترة . وذلك نتيجة اعتماد قطاع التجارة والفنادق والمطاعم وبقية قطاع الخدمات على العمالة بشكل رئيمي .

جدول (٢) المؤشرات الاقتصادية لامارة دبي خلال الفترة ١٩٩٤–١٩٩٩

				14.5		Acet.				
عد السكان بالألف	0.7	539	944	611	651	689	739	764	809	863
تناتج المحلى الإجمالي بالأسعار الجارية) بالمليار	44	Y 9	7.,7	۳۱,۸	36.8	41.3	44.7	46.9	48.1	51
عدل نمو الناتج المطى لإجمالي	0	0	5.52	3.92	15.72	12.23	8.23	4.92	2.56	6.03
عدل التضخم	٤,٥	£	4	4	ź	٤	4	3	2	2
لعاملون بالألف	206	215	233	264	342	372	390	416	435	455
توسط دخل القرد بالألف دولار أمريكي)	15.57	14.62	14.51	14.14	15.36	16.29	16.44	16.68	16.16	16.06

المصدر : إحصاءات التنمية في دبي ، دائرة التنمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة ، الكتاب الإحصائي للتنمية ، بلدية دبي ، أعداد مختلفة .

- ٣- تشير بيانات الناتج المحلى الإجمالي إلى النمو الحقيقي في اقتصاد إمارة دبي . وعلى الرغم من أن عام ١٩٩٠ ومنتصف عام ١٩٩١ شهدت النتاتج التي ترتبت على أحداث حرب الخليج ، إضافة إلى انخفاض أسيعار النفط، والتغيرات الاقتصادية العالمية خاصة عام ١٩٩٧ والخاصة بالاضطرابات التي حدثت في الأسيواق الدولية بدءاً من دول جنوب شرق آسيا ووصولاً إلى الأسواق الأوربية والأمريكية والأزمة التي شهدها العالم في يوم الاثنين الأسود عام ١٩٨٧، وأسبوع الانهيارات يوم ٢٧ لكتوبر ١٩٩٧ وانتقال آثار ها بشكل سيريع إلى الأسواق الأسيوية والتي شهدت انهيارات متعدة سواء في قيمة عملتها أو في زوال مؤسسات كانست قائمة. إلا أن اقتصاد الإمارة تمكن من تحقيق معدلات نمو مرتفعة في أغلب الأنشطة الاقتصادية.
- ٤- تسريفع مساهمة بعسض الأتشطة الاقتصادية في الناتج المحلى الإجمالي غير النفطي كالتجارة الفنادق والمطاعم والصناعة والنقل والعقارات والتشييد والبناء حيث تصل نسبة مساهمة قطاع التجارة والسياحة في الناتج المحلى الإجمالي حوالي ٢٠% كمتوسط خلال الفترة من عام ١٩٨٥ إلى ١٩٩٩ يليه في الترتيب الخدمات الحكومية ثم الصناعة ثم النقل والاتصالات والتمويل والتأمين ثم البناء والتشييد والعقارات كما هو موضح بالجدول (٣).

جدول رقم (٣) تطور الناتج المحلى الإجمالي غير التقطى بإمارة دبي (بالمليون درهم)خلال الفترة من ١٩٨٥-١٩٩٩

				, ,								
		100 100			1195		1 93	# 92 #5	STATE OF THE STATE	dams Money o	35	
6605.73	10132	9743	9,228	8,034	6,802	7,348	5,578	4,552	4,463	3,898	. 2,885	التجارة
0.21	0.22	0.22	0.22	0.21	0.20	0.23	0.22	0.20	0.22	0.20	0.20	%
1221.91	2021	1915	1,759	1,549	1,095	1,023	1,015	896	815	778	575	القنادق والمطاعم
0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	%
4149.45	5,344	5,138	4,897	4,669	4,452	4,245	4,165	3,806	3,450	3,274	2,204	الخدمات الحكومية
0.14	0.12	0.12	0.12	0.12	0.13	0.13	0.16	0.17	0.17	0.17	0.15	%
3465.18	5,289	5,082	4,773	4,838	4,389	3,759	2,744	2,290	2,092	1,861	1,000	المعقارات
0.11	0.11	0.11	0.11	0.13	0.13	0.12	0.11	0.10	0.10	0.10	0.07	%
3757.27	6,026	5,813	5,279	4,877	4,490	3,534	3,142	2,693	2,165	1,949	1,362	النقل والتخزين والاتصالات
0.12	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.11	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	%
3179.00	5,038	4,834	3,548	4,104	3,409	3,115	2,626	2,343	2,274	1,882	1,796	التمويل والتأمين
0.10	0.11	0.11	0.08	0.11	0.10	0.10	0.10	0.10	0.11	0.10	0.12	%
3031.82	4,481	4,395	4,097	3,680	3,464	3,255	2,464	2,159	2,040	1,880	1,435	البناء والتشبيد
0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	%
3993.91	6,229	5,971	5,655	5,221	4,677	4,193	2,880	2,511	2,196	2,223	2,177	الصثاعة
0.13	0.13	0.13	0.14	0.14	0.14	0.13	0.11	0.11	0.11	0.11	0.15	%
1349.91	1,697	1,616	2,570	1,198	1,238	1,101	764	1,139	886	1,693	947	خنمات آخری
0.05	0.04	0.04	0.06	0.03	0.04	0.03	0.03	0.05	0.04	0.09	0.07	%
30754.73	46,258	44,508	41,807	38,171	34,017	31,574	25,378	22,389	20,381	19,438	14,381	الإجمالي

المصدر: إحصاءات التنمية ، دائرة الننمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة -الكتاب الإحصائي السنوي ، بلدية دبي ، أعداد مختلفة .

٥- يمكن تلخيص بعض المؤشرات الاقتصادية الأخرى عن اقتصاد إمارة دبي كالتالي :

ظل نصيب القطاع الصناعي في الناتج المحلى الدولة ثابتاً تقريباً بحوالي ١٣% في المتوسط خلال
 ١٩٩٥-١٩٩٥ وهذا يعطي دلالة واضحة على أن الاقتصاد الإماراتي قد انتقل بأنماط الإنتاج نحو

الخدمات مبكراً في مراحل نموه بدون المرور بمراحل النتمية الصناعية في البداية .

- زيسادة نصب التراكم الرأسمالي الثابت في الناتج المحلى الإجمالي من متوسط ٣٢ خلال ١٩٩٠ ١٩٩٤ إلى ٣٥% خلال الفترة ١٩٩٥-١٩٩٩.

ثانياً : الأداء الكنصادي لقطاع السياحة في إمارة دبي :

١- دور قطاع السياحة في اقتصاد إمارة دبي

لا شسك أن هسناك ارتباط قوى بين نشاط الفنادق والمطاعم ونشاط السياحة ، فعندما نتطرق القضايا واهتمامات صسناعة السياحة فلابد من النطرق الى نشاط الفنادق والمطاعم على أساس أن السياحة تعتمد بصفة كبيرة على نشاط الفنادق والمطاعم .

نسبجة للسياسة الى اتخنتها دولة الإمارات فى الانفتاح على دول العالم اقتصادياً وتجارياً أن برزت إمارة دبي كإمارة جنب للكثير من الجنسيات الذين وجدوا فيها مجالات عديدة للعمل والاستثمار ولقد ساعد موقع الإمارات المجغرافي المتميز وكثرة منافذها الطبيعية وملائمة منلخها ، إضافة الى مركزها المالي والتجاري الى تعدد الأنشطة وتنوعها .

وكان قطاع المطاعم والفنادق من القطاعات التي استفادت من هذا الانفتاح والنتوع والاسيما في ظل توجه الدولة لجعل الإمارات منطقة جذب سياحي . وقد برز هذا القطاع لمواجهة حجم الطلب المنزايد على الخدمات الفندقية والمطاعم ، حيث تظهر الإحصائيات زيادة عدد الفنادق خلال الفترة ١٩٩٠-٠٠٠٠ حيث بلغ عدد الفنادق عام ١٩٩٠ حوالي ١٧٢ فندق ، ارتفع الى ٢٢٣ علم ١٩٩٥ ارتفع الى ٢٦٠ فندق عام ١٩٩٩ .

وقد رافق هذا التطور في عدد الفنادق تحسن الخدمة وعدد الغرف والأسرة / إضافة لتعدد جنسبات النزلاء . ففسي علم ١٩٩٩ شكات الجنسية الأوربية أعلى نسبة من بين الجنسيات الأخرى بنسبة ١٩٩٩ ثم الأسبوية والأفريقية الأخرى مهرس التعلون الخليجي حوالي ٢٠٠١% . أما النزلاء الإماراتيين فكانت نسبتهم في عام ١٩٩٩ نحو ٢٠٠٧% وهي نسبة قريبة بعام ١٩٩٠ والذي سجل فيه عدد النزلاء الإماراتيين بنحو ٨٥٠% وذلك لان الإماراتيين من النادر الإقامة في فنادق أيام العطلات أو لاداء بعض الأعمال .

تمسيزت إمسارة دبي بموقع إستراتيجي هام ساعد على نطور قطاع السياحة وكان لتميزها بتعدد المنافذ البحرية والمبرية أفره على نطور ذلك القطاع والذي سمحت لها بإقامة علاقات مختلفة مع جميع دول الخليج ودول جنوب شسرق أسسيا وإيران والتي تعتبر الشريك الأول في صلارات إمارة دبي. ويلعب قطاع السياحة دوراً هاماً في اقتصاد إمارة دبي حيث تصل مساهمته في الناتج المحلى الإجمالي إلى ١٣٣%عام ١٩٩٩.

 ويدفع قطاع الفنادق والمطاعم أجورا القوى العاملة تبلغ ٣% على المستوى الكلى عام ١٩٩٩ . ولقد حظي قطاع الفنادق والمطاعم علمي نسبة لا يستهان بها من الاستثمارات بلغت ١٩٩٠ عام ١٩٩٩ من إجمالي الاستثمارات الكلمية علمي المستوى الكلى حيث ازدادت هذه الاستثمارات خلال الفترة ١٩٩٤-١٩٩٨ بمعدل سنوى يصل إلى ٩٩٠٥ كما هو موضح من الجدول (٤) .

جدول رقم (٤) دور قطاع القنادق والمطاعم في لقتصاد إمارة دبي (القطاعات غير النفطية) خلال الفترة من ١٩٨٥-١٩٩٩

التظون												
المشتغلون يلعارة ديي	180,918	204,297	215,10	233,103	264,210	340,491	369,427	387,930	413,240	432039	452223	317,544
مشتظون في قطاع الفنادق والمطاعم	8,901	10,500	13,091	15,224	16,194	18,800	20,620	22,289	23,655	24,683	26900	18,260
ماهمة الفنائق والمطاعم في القوى العاملة	4.92	5.14	6.09	6.53	6.13	5.52	5.58	5.75	5.72	5.71	5.95	5.73
الى الدخل المحقق بالأسعار الجارية (و	بالمليون دره	(e										
الناتج المحلى بالإمارة (بالعليون)	14,381	19,438	20,381	22,389	25,378	31,573	34,016	38,170	40,712	43419	46257	30,556
تج المحلى لقطاع الفنادق والمطاعم بالمثيون)	575	778	815	896	1,015	1,023	1,095	1,549	1,759	1915	2021	1,222
ساهمة الفنادق والمطاعم في الناتج المحلى الإجمالي	4,00	4,00	4.00	4.00	4.00	3.24	3.22	4.06	4.32	4.41	4.37	3.97
الى التكوين رأس المال الثابت (بالمليو	يون درهم)											
مالي التكوين رأس المثل الثابت في إمارة دبي	3476	4,494	5,089	6,169	6,183	8,701	10,218	11,808	12,417	13,385	13,780	8,702
جمالي الاستثمارات لقطاع القنادق والمطاعم (بالمليون)	50	365	626	728	740	751	968	1,078	1,213	1,285	1307	828
مساهمة القتادق والمطاعم في الاستثمارات	1.44	8.12	12.30	11.80	11.97	8.63	9.47	9.13	9.77	9.60	9.48	9.25
الي الأجور (بالمليون)												
إجمالي الأجور في إمارة ديي (بالمليون)	7,500	8,000	8,302	8,929	10,017	12777	13682	14549	15378	16,000	17188	12,029
لِجِمالي الأجور في قطاع الفنادق والمطاعم (بالعليون)	غير متاح	غير متاح	غير مقاح	غير متاح	غير مناح	385	417	477	524	551	571	487
ساهمة الفنادق والمطاعم في الأجور	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.01	3.05	3.28	3.41	3.44	3.32	1.77

المصدر: إحصاءات التنمية في دبي ، داترة التنمية الاقتصادية إعداد مختلفة ، الكتاب الإحصائي المشوي ، بلدية دبي ، أعداد مختلفة

تبلغ نسبة مساهمة قطاع التجارة والقنادق والمطاعم الامارة دبي حوالي ٤٣% من إجمالي القطاع على مستوى دولسة الإمارات وهددا ما يؤكد على أن اقتصاد إمارة دبي يعتمد بشكل رئيسي على قطاع التجارة والفنادق والمطاعم، يليه قطاعات الخدمات الحكومية والنقل والمواصلات والمال والتأمين والصناعات والعقارات والتشييد والبسناء. ولذلك تعتبر أنشطة التجارة والقنادق والمطاعم مجتمعة من اكبر الأنشطة بالإمسارة حيث تمثل حوالي ٥٢% من مجموع الناتج المحلى الإجمالي وكما هو موضح من الجدول(٥).

جنول رقم (٥) الاهمية النسبية لقطاع التجارة والمطاعم والقنادق في إمارة دبي إلى دولة الإمارات خلال الفترة ٢١-٩٩٩

	That Joseph	na sa sa mara			to the state of the state of		Mark War	Austral La Rege 100 &	The state of the s
25,250	24,326	44,044	21,102	18,296	17,271	15,733	13,310	11,943	أيمة مسائمة فطاع التجارة والفتائق والمطاعم في التاتج المحلى الإجمالي لدولة الإسارات
12,153	11,658	9,095	8,747	7,897	7,371	6,593	5,448	5,278	فيمة مساهمة قطاع قطاع التجارة والفندق والمطاعم في الناتج المحلى الإجمالي لإسارة دبي
48.1	47.9	1	٤١,٠	£ 7 ,7	42.7	41.9	40.9	44.2	سبة قطاع قطاع التجارة والقندق والمطاعم في نبي إلى الدولة

المصدر: الكنف الإحصائي السنوي ، بلدية دبي ، أعداد مختلفة .

٧- تطور المؤشرات الاقتصادية لقطاع السياحة في إمارة دبي خلال الفترة من ١٩٨٥-١٩٩٩

يهدف هذا الجزء الى دراسة المؤشرات الاقتصادية لقطاع الفنادق والمطاعم فى لمارة دبي خلال الفترة الأخيرة حيث شهد قطاع الفنادق والمطاعم خلال تلك الفترة الكثير من التطورات. وأن قطاع الفنادق والمطاعم يعتبر نشاط رئيسي من النشاط الكلى الاقتصاد الإمارة وله علاقات ديناميكية مع بقية الأتشطة الاقتصادية وهذا يتطلب ضرورة دراسة جميع المتغيرات الاقتصادية والروابط الديناميكية له كما هو موضح بالجدول (٦):

١- تطور العمالة:

زاد عدد العامليان في قطاع الفنادق والمطاعم خلال الفترة ١٩٩٥- ١٩٩٩ من حوالي ١٩٠١ عامل الله ٢٦،٩٠٠ معدد ٢٦،٩٠٠ الف عامل تقريبا أي بزيادة قدرها ١٧،٩٩٩ عامل . أي بمتوسط قدره ١٢٨٦ عامل سنويا ومتوسط معدل نصو سنوي قدره ١٨٨٠ تقريبا وبالتالي يتضح أن هناك التجاه متزايد لعند العاملين في قطاع الفنادق والمطاعم نشيجة للزيادة عند الفنادق والاتجاه المياسة العامة لحكومة دبي نحو تشجيع الاستثمار في القطاع السياحي ويرتبط التغير في هيكل العمالة حسب النشاط الاقتصادي بصفة عامة باتجاهات الاستثمارات المرتفعة والإنتاجية المتوقعة كما تشير النظرية الاقتصادية أن يحدث التوسع في العمالة في الأنشطة التي تكون إنتاجية العمالة فيها مرتفعة.

٢- تطور الأجور:

ارتفعــت الأجــور في قطاع الغنائق والمطاعم خلال الفترة ١٩٩٣ – ١٩٩٩ من حوالي ٣٨٥ مليون درهم الى ٥٧١ مليون درهم الى ٥٧١ مليون درهم أي بريادة قدرها ١٨٦ مليون درهم، أي بمتوسط ٣١ مليون درهم سنويا ومعدل نمو سنوى قدره ٦٫٨% في المتوسط.

وبالسنظر إلى معدل النمو السنوي القوى العاملة الذي بلغ ٨,٢% في المتومعا، يمكن استنتاج أن متوسط أجر العامل يحقق أعلى العسامل في قطاع الغنادق في دبي شهد ارتفاعاً طغيفا في السنوات الأخيرة وأن متوسط أجر العامل يحقق أعلى معدل له في عام ١٩٩٨ حيث وصل الى ٢٢،٣٢٤ درهم وذلك نتيجة الانخفاض معدل نمو العمالة من ناحية ، والارتفاع مسئوى أجرر العمالة المتخصصة التي تقطلبها الغنادق من ناحية أخرى.

٣- تطور الإنتاج:

لقد حقق الإنتاج الفندقي نزليدا كبيرا خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٩ فقد زلد الإنتاج المحقق من نحو ٥٧٥ مليون در هم علم ١٩٩٩ ، وكان متوسط زيادة الإنتاج خلال تلك الفترة حوالي ٢٠٢ مليون در هم عدل نمو سنوي قدره ١٩٩٤ ،

ء - تطور الاستثمارات:

يعتبر الاستثمار هو الركيزة الأساسية التي يتوقف عليها معدل النمو الاقتصادي في دبي ويساعد على تحقيق الأهداف العاملة المتتمار على الطاقة الاستبعابية لاهداف العاملة الاستبعابية لاهتصاد على المتصاد على المتصادري دون أي أثار جانبية تعوق عملية التتمية الاقتصادية والاجتماعية.

ونظهر أهمية الاستثمارات بصورة واضحة في القطاع الفندقي بصفة خاصة ، وبتحليل حجم الاستثمارات المنفذة خلال الفترة ١٩٨٥ – ١٩٩٩ يتضم أن حجم الاستثمارات كانت ٥٠ مليون درهم عام ١٩٨٥ وتصاعدت حتى وصلت الى ١٣٠٧ مليون درهم عام ١٩٩٩ أي بمعدل نمو سنوى قدره ٢٦,٢% في المتوسط ويتحمل القطاع الخاص جميع الاستثمارات الفندقية في دبي .

وتصل نسبة مساهمة رؤوس الأموال الوطنية في جملة رؤوس الأموال الفندقية المستثمرة أكثر من ٩٠% سنويا وذاك نتيجة الامتيازات والتسهيلات المقدمة من حكومة دبي انشجيع المستثمرين المحلين على خوض المجال السياحي وخاصة في ظل انخفاض أسعار الفائدة العالمية وارتفاع معدلات السيولة المحلية قبل عام ١٩٩٨ إضافة الى المستجدات العالمية من تكتلات اقتصادية وانضمام دولة الإمارات العربية المتحدة الى اتفاقية الجات.

و - إنتاجية الدرهم / الأجر:

يعتبر مؤشر إنتاجية الدرهم / لجر من أهم مؤشرات الأداء المرتبطة بالأجور ، وقد بلغت إنتاجية الدرهم / أجر في القطاع الفندقي والمطاعم ٣٠,٢درهم كمتومسط خلال الفترة ١٩٩٣ – ١٩٩٩ ، تصل في قطاع الفنادق ٢ درهم وهذا يدل على زيادة معدل النتمية الاقتصادية والاجتماعية ، وهذا نتيجة لزيادة معدل نمو الإنتاج السنوي عن معدل نمو الأجور السنوية.

٦- متوسط لتتاجية العامل:

تستعدد وتتنوع مقاييس الإنتاجية ، ولكن يمكن الاعتماد على أبسط مقياس لها والذي يمثل إنتاجية العامل. وهذاك طرق مضافة لقسياس إنتاجية العامل ، فالبعض يمثلها بالعلاقة بين الإنتاج والعمالة ، والبعض الآخر يمثلها بالعلاقة بين الإنتاج والعمالة ، والعمالة وفي هذا الصدد سوف نأخذ بالرأي الأول حيث أن إنتاجية العامل تمثل العلاقة بين القيمة المضافة والعمالة.

ويتضبح تذب نب مؤشرات إنتاجية العامل خلال الفترة ١٩٩٤ - ١٩٩٥ حبث انخفضت إنتاجية العامل من ٤٥ ألب درهم عام ١٩٩٨، ثم ارتفعت الى ٧٧ الف درهم عام ١٩٩٨، ويرجع أسباب ارتفاع متوسط إنتاجية العامل خلال العنوات الخمسة الأخيرة الى الآتي :

- أ ___ ارتفاع القيمة للمضافة لقطاع السياحة حيث تصل مساهمتها في الناتج المحلى الإجمالي الى ١١%
 عام ١٩٩٩.
 - ب _ . زيادة معدل نمو إجمالي القوى العاملة سنويا حيث تصل الى ١٠،٥ الله سنويا تقربيا في المتوسط .
 - ج _ ارتفاع مستوى المهارة القوى العاملة في قطاع الغنادق .
- د _ ارتفاع متوسط لجر العامل سنويا في قطاع الغنادق حيث ارتفع من حوالي ٣٨ الف درهم عام ١٩٩٣ السبي ٤٤ السف درهم عام ١٩٩٩ ونلك نتيجة الانخفاض معدل نمو القوى العاملة لقل من معدل نمو الأجور سنويا.

٧- الفائض الاقتصادي:

يمن الفيائض الاقتصادي للقطاع الفندقي الفرق بين متوسط أجر العامل وإنتاجيته ونظرا للارتفاع التدريجي الكل من متوسط أجر العامل وخاصة في قطاع الفنادق وإنتاجيته خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٩، فإن الفائض الاقتصادي يرتفع تدريجيا خلال نفس الفترة باستثناء عام ١٩٩٤-١٩٩٥ وذلك لزيادة معدل نمو العمالة السنوي خلال هذه الفترة حيث وصل الى أعلى معدل له وهو ١٩١١، عام ١٩٩٤. وهذا يتطلب الآتي:

۱- الحدد مدن زیدادة القوی العاملة غیر الماهرة ، حیث بجب الاهتمام بتنمیة القوی العاملة و التركیز علی نوعیتهم وایس عددهم.

٧- ضرورة الاهتمام بزيادة معدل نمو إنتاجية العامل عن معدل نمو أجر العامل.

جدول (٦) المؤشرات الاقتصادية لقطاع الفنادق والمطاعم

البيان	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	العتوس
إجمالي العمالة (عامل)	8,901	10,500	13,091	15,224	16,194	18.800	20.620	22.289	23,655	24.682	26.900	18,260
معدل تمو العملة السنوي	غم	3.8	24.7	16.3	6.4	16.1	9.7	8.1	6.1	4.3	9.0	10.45
إجمالي الأجور (بالمايون درهم)	غم	غم	غم	غم	غم	385	417	477	524	551	571	418
معدل ثمو الأجور السنوي	غم	غم	غم	غ.م	غم	0.0	8.3	14.4	9.9	5.2	3.6	6.9
فيمة الإنتاج الإجمالي (بالمليون درهم)	575	778	815	896	1,015	1,023	1,095	1,549	1,759	1,915	2021	1,222
معدل تمو الإتتاج السنوي	0	86	4.8	9.9	13.3	0.8	7.0	41.5	13.6	8.9	5.5	19.12
إجمالي الاستثمارات بالمليون درهم	50	365	626	728	740	751	968	1,078	1,213	1,285	1307	828
معل ثمو الاستثمارات الستوي	0	10.4	71.5	16.3	1.6	1.5	28.9	11.4	12.5	5.9	1.7	16.18
متوسط لجر العامل السنوي (بالدرهم)	0	0	0	0	0	20,479	20,223	21,401	22,152	22,324	21,227	12,780
إنتلجية الدرهم /أجر	غم	غم	غم	غم	0.00	2.66	2.63	3.25	3.36	3.48	3.54	3.2
	64,599	74,095	62,257	58,854	62,678	54,415	53,104	69,496	74,361	77,587	75,130	66,052
القائض الاقتصادي (بالدرهم)	64,599	74,095	62,257	58,854	62,678	33,936	32,881	48,095	52,209	55,263	53,903	54,434

المصدر: تسم حسليها من قبل البلحث باستخدام المؤشرات بالاعتماد على ببلغات دائرة النتمية الاقتصادية. ويمكن القصل بين قطاع الفنادق والمطاعم على أماس أن متوسط مساهمة الفنادق في الناتج المحلى الإجمالي لقطاع الفنادق والمطاعم تحو ٥١٠%. ، ومتوسط تصبب الفسنادق من الخوى العاملة من قطاع الفنادق من الجمالي الاستثمارات في قطاع الفنادق والمطاعم ٧٧% ، ومتوسط استبعاب قطاع الفنادق من القوى العاملة من قطاع الفنادق والمطاعم تحو ٤١٨ . وذلك حسب البيانات الصادرة من وزارة التخطيط خلال الفترة من ١٩٩٠-١٩٩٩ .

غم ببقات غير متلحة

٣- قياس معدل العائد الاقتصادي في القطاع السياحي بالنسبة إلى يقية الأشطة الاقتصادية

يعتـــبر معدل العائد المالي أو الاقتصادي من المعابير التقليدية لقياس مستوى القطاع الاقتصادي أو مستوى أي فرع من فروع النشاط أو مستوى المشروع وانه يمكن استخدام المعادلة التالية لقياس معدل العائد في القطاعات الاقتصادي .

معدل العائد = جملة تكاليف الإنتاج _ (جملة مستلزمات الإنتاج والاستهلاك + الأجور والمرتبات) / جملة الأصول الثابتة + رأس المال

ويوضـــح للجدول رقم (٧) معدلات العائد الاقتصادي للأنشطة الاقتصادية وذلك بالاعتماد على البيانات المناحة ادى بلدية دبي عام ١٩٩٥ .

جدول (٧) معن العائد في الأنشطة الاقتصافية (القيمة بالألف درهم)

10.71	4,813	836	60,473	34,989	95,461	ازراعة
8.36	1,947	94	17,066	4,118	21,184	لمناجم والمحلجر
1.81	1,148,869	219,506	2,463,182	3,934,851	6,398,033	لصناعات التحويلية
12.45	91,434	11,143	1,277,346	369,892	1,647,239	لصناعات الحرفية
2.61	1,031,308	164,476	3,119,949	4,891,052	8,011,001	لتشبيد والبناء
13.80	1,613,831	236,831	25,532,014	3,455,432	28,987,446	التجارة
6.69	90,069	12,995	689,365	243,548	932,912	صلاح الأجهزة
7.8	906176	65011	1659135	1215674	2874810	القنادق
2.19	1,424,225	121,592	3,387,776	1,980,474	5,368,251	التخزين
6.69	321,882	35,465	2,391,834	752,531	3,144,365	المقارات
3.01	215,219	29,024	735,442	189,519	924,961	التعليم
5.46	45,715	8,309	295,192	61,498	356,690	المبحة
3.97	104,160	19,093	489,681	217,289	706,971	خدمات المحتمع
	The second of th					

المصدر : ممنح المؤشرات الاقتصادية وظروف العل لمنشآت القطاع الخاص، بلدية دبي ، ١٩٩٥

وبالتالي بنضح أن معدل للعائد الاقتصادي في قطاع للغنادق وصل الى ٧,٨% عام ١٩٩٥ ثم ارتفع تدريجياً الى ١٢-١٢ عسام ١٩٩٩ . ويصل معدل النمو الاقتصادي للمياحة البحرية وحدها الى حوالي ٦% خلال الغنرة ٥٩١-١٩٩٩ بينما تبلغ هذه النمية في أفريقيا والمحيط الهادي نحو ٣,٥% . وذلك حسب البيانات الواردة من دائرة المياحة والتسويق التجاري .

ولحساب محددات معدل النمو الاقتصادي في قطاع السياحة تم الاعتماد على نماذج النمو أبرزها نموذج سولو والذي حصل بموجبها على جائزة نوبل في الاقتصاد عام ١٩٨٧ الذي يعزى النمو الاقتصادي الى الاستثمارات والعمالة وإجمالي إنتاجية عوامل الإنتاج . كما هو موضح من الجدول (٨)

جدول (٨) حسابات محددات معدلات النمو الاقتصادي لقطاع السيلحة (القنادق والمطاعم)

	OPP	(3) Inc		014-1						100-1		
	GDP	GV%	K	GK%	L	GL%	BK%	BK*GK	BL%	BL*GL	GF%	GA%
المستوات	الناتج المطى الإجمالي	معدل التغير المستوي	راس المال	معدل التغير السئوي	السالة	معل التغير المثوي	مرونة الناتج الى رأس العال	مرونة رأس المال * معنل التغير المشوي	1 m 3 ib	مرونة العطاة • معل التغير المشوي	معل نمو مدخلات حوامل الإنتاج	نمو إنتاجية عوامل الإنتاج
	1	2	3	4	5	6	7=1/3	8=7*4	9=1/5	10=9*6	11=10+8	12=11-2
1985	575	0	50	0	8,901	0	0	0	0	0	0	0
1990	778	35.30	365	630.00	10,500	17.96	5.6	3,530	196.53	3,530	70.6	-35.3
1991	815	4.76	626	71.51	13,091	24.68	6.7	476	19.27	476	9.5	-4.8
1992	896	9.94	728	16.29	15,224	16.29	61.0	994	61.00	994	19.9	-9.9
1993	1,015	13.28	740	1.65	16,194	6.37	805.7	1,328	208.45	1,328	26.6	-13.3
1994	1,023	0.79	751	1.49	18,800	16.09	53.0	79	4.90	79	1.6	-0.8
1995	1,095	7.04	968	28.89	20,620	9.68	24.4	704	72.70	704	14.1	-7.0
1996	1,549	41.46	1,078	11.36	22,289	8.09	364.9	4,146	512.24	4,146	82.9	-41.5
1997	1,759	13.56	1,213	12.52	23,655	6.13	108.3	1,356	221.21	1,356	27.1	-13.6
1998	1,915	8.87	1,285	5.94	24,683	4.35	149.4	887	204.07	887	17.7	-8.9
1999	2,021	5.54	1,307	1.71	26,900	8.98	323.3	554	61.63	554	11.1	-5.5

المصدر: تم حسابها بواسطة البلحث من واقع براتات إحصاءات التثمية ، داارة التثمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة .

ويتضبح مين الجيدول ارتفاع مدخلات العمالة وبنسبة أعلى من النعو في إجمالي عوامل الإنتاج ، وان الناتج المحلى الإجمالي نما بمعدلات عالية مصموياً بنمو مرتفع في مدخلات عولمل الإنتاج ، ويتضم أن نمو إجمالي لِنتاجية عولمل الإنتاج كان مىالياً في معظم المنوات (١٩٨٥-١٩٩٩) وان نمو الناتج المحلى الإجمالي لم يتأثر بإجمالسي إنتاجسية عولمل الإنتاج وهذا يفسر أن للقطاع للسياحي لم يتأثر بالنقدم الفني والتكنولوجي بل يعتمد بصفة أساسية على العمالة وابس على كثافة رأس المال -

٤ - حساب مساهمة قطاع المساحة في الناتج المحلى الإجمالي

تسدل البسيانات الواردة من بيانات دائرة التتمية الاقتصادية أن إيرادات فنادق دبي والشقق الفندقية عام ١٩٩٩ تصل الى ٢,٢٣ مليون درهم ، ولذا قان القيمة المضافة الفنادق والشقق الفندقية تقدر بحوالي ١,٢٦ مليار درهم وذلك على أسلس أن القيمة للمضافة في قطاع للفنانق عام ١٩٩٣ على مستوى النولة يحوالي ٥٥% من إجمالي الإيرادات المحققة ، وقد تم استخدام هذه النسبة لحساب القيمة المضافة لقطاع السياحة في إمارة دبي كالتالي : ا

المعلى الإنقاق بالدرهم	نسبة الإنقاق(٣)	الإجمالي بالملون درهم (٢)	متوسط الإنفاق للساقع في الرحلة الواحدة بالدرهم (١)	البيان
1717	% * Y*,•	6,239	4010	التسوق
14.7	%4A,.	1,774	Y10	وسائل التسلية والترفيه
794	%Y=	399	171	المواصلات
771	%00,.	474	141	الرحلات المطية
TEAT		8,886	YAAY	الإجمالي

المصدر : (١) من مسح الزوار VISTOR SURVEY على ١٣٣٣ قرد ، دائرة السياحة والتسويق التجاري عام ١٩٩٨

(٢) متوسط مدة الإقامة ٢,٤ يوم ، وعد الزوار عام ١٩٩٩ نص ٢٤٨٠٨٢١ حسب بياتات داترة التثمية الاقتصادية .

(٣) مسح الزوار DUBAL VISTOR SURVEY، دائرة السيلحة والتسويق التجاري عام ٢٠٠٠ .

وباستخدام البيانات السابقة يمكن الوصول الى نسبة مساهمة قطاع المباحة في الناتج المحلى الإجمالي عام ١٩٩٩ كالتالي:

متوسط الإنفاق للسنتحين في الرحلة الواحدة بالعليون الدرهم	البيان
1.700	للقيمة للمضافة للفنادق والشفق القندقية
717	فریاح شرکات الطیران (۱)
TEEAT	بتفاق السائحين
	مساهمة السيلحة في الناتج المحلى الإجمالي
£4.4.4	الناتج المحلى الإجمالي
1.,1	نسبة مساهمة قطاع السياحة في الناتج المحلى الإجمالي

المصدر : (١) DUBAI VISTOR SURVEY ، دائرة السياحة والتسويق التجاري عام ٢٠٠٠

وبالتالسي يتضح أن مساهمة قطاع السياحة في الناتج المحلى الإجمالي عام ١٩٩٩ تصل الي ١١% بينما كانت عـــلم ١٩٩٨ ٢١١,٦ ١٩٩٨ ، ١٣% عـــلم ١٩٩٧ . وبالتالـــي يتضـــح أن مساهمة قطاع العباحة في الناتج للمحلى الإجمالـــي لامارة دبي حوالي ٢,٥ مرة من مساهمة قطاع للفنادق والمطاعم وذلك بسبب ارتفاع قيمة مشتريات الساتحين من النشاط التجاري .

القيمة المضافة الإجمالية والقيمة المضافة الصافية . وتتكون القيمة المضافة الإجمالية من قيمة الأجور والإيجارات والفوائد وقائض العليات الجارية وقيمة الإهلاك . أما الليمة المضافة الصافية فهي تتكون من الخاصر الأربعة السابقة ناقصا قيمة الإهلاك. وتعكس القيمة المضافة حجم العائد الإجمالي الذي يحصل عليه المجتمع من القطاع الفندقي. والذي يصل إلى نكثر من مليار منوياً.

أيتم فيلس القيمة المضافة يصفة على مستويين هما :~

ثالثاً: اثر التغيرات الهيكلية على الإنتلجية في قطاع السيلمة خلال القترة ١٩٨٥-١٩٩٩

في هذا الجزء سوف نتم محاولة حساب اثر التغيرات الهيكلية في قطاع السياحة على انتاجية العمالة واثرها على زيادة القسيمة المصنافة باستخدام نموذج KARL HEING HORN ، أو بمعنى آخر مدى مساهمة الزيادة في انتاجية عنصر العمل في زيادة القيمة المضافة، وبالرجوع إلى البيانات الواردة والمصوبة بالجدول (٨). يتضمح أن إنتاجية العمامل الواحد قد انخفضت بمبلغ ١٩٠٥ درهم تقريبا سنويا في المتوسط خلال الفترة من ١٩٨٥ - ١٩٩٠، وانخفضت بمقدار اكثر خلال الفترة ١٩٩١-١٩٩٩ حيث انخفضت بمقدار ١٩٩٥درهم لكل عامل.

والتفسير المنطقي لهذا الانخفاض والتغير الكبير أن فترة التسعينات كانت بداية الاهتمام الحقيقي بقطاع السواحة فسي إمسارة دبسي ومسن ثم كانت فترة لكتماب مهارات وخبرات جديدة ، وعادة فان نتائج واثار عملية تراكم المهارات والخبرات والمعارف والتكنولوجيا الجديدة لا تظهر إلا بعد فترة طويلة ، هذا بالإضافة المي زيادة عدد العاملين غير الماهرة في هذا القطاع وخاصة في نشاط المطاعم.

ولمعسرفة نسسبة انخفاض الإنتاجية في القيمة المضافة المتوادة في قطاع السياحة خلال فنزة الدراسة ، نضرب ١٠٥ درهم /عامل (وهي النقص في الإنتاجية الى حققها كل عامل في المتوسط خلال الفئزة ١٩٨٥-١٩٩٠) ، في عدد العاملين في سنة المقارنة ١٩٩٠ وعددهم ٤٤،٥١٥ عامل = ٤٦،٧٤٠ درهم .

وعلميه فسان الأثر الكلى للتغيرات الهيكلية في قطاع السياحة على الإنتاجية قدرة ٤٧ الف درهم بالسالب وهذا السرقم يمثل ٣٠٨% من الزيادة التي حدثت في القيمة المضافة المتولدة في قطاع السياحة خلال الفترة ١٩٨٥- ١٩٩٠ ، وهذا معناه أن الانخفاض في إنتاجية العمالة كانت حوالي ٣٠٨% من الزيادة في القيمة المضافة .

وباتباع نفس الأسلوب للفترة ١٩٩١-١٩٩٩ نجد أن الانخفاض في لنتاجية العمالة ضئيل جدا بالنسبة الى الزيادة التي حدثت في القيمة المضافة خلال هذه الفترة.

ونلاحظ من الجدول (٩) أن زيادة الاهمية النسبية لعدد العاملين في قطاع السياحة كان له أثرة السلبي على انخفاض الإنتاجية في قطاع المهاعم الخفاض الإنتاجية في قطاع المهاعم المهاعم . بينما كان العكس في قطاع الغنادق كان له أثار إيجابية على الإنتاجية .

وبالسنظر إلسى الفسترة ١٩٩١-١٩٩٩ ، نجد أن نقص الاهمسية النعسبية للعامليس فسى قطاع النجارة كسان له أثرة الإيجابي على تخفيض نقص الإنتاجية ، وذلك راجع الى زيادة مساهمة القطاع الخاص فى قطاع الستجارة ، وذلك عكس قطاع الفنادق والمطاعم حيث أن زيادة الاهمية النسبية للعاملين كان له أثره العلبي على نقص الإنتاجية وهذا راجع الى زيادة عدد العاملين غير الماهرة فى قطاع الفنادق والمطاعم خاصة .

وعليه فان هذا يعطى مؤشرا على ضرورة منح الألوية الى الاهتمام بالعمالة الماهرة وتخفيض عدد العمالة غير الماهرة وخاصة في مجال الفنادق .

وعلى العموم فأنه بالنظر الى العمود الأخير بالجدولين رقم (٩) ، (١٠) يمكن التعرف على مشاركة كل نشاط من أنشطة قطاع السياحة في الزيادة أو الاتخفاض الذي تحقق ، وما إذا كان هذا الدور موجبا أو مالبا، ومن ثم يستطيع المخطط تصحيح الاختلالات التي آدت الى نتاقص إنتاجية العمالة خلال إعداد الخطط المستقبلية .

² DR.KARL HEING HORN, STRUCTURAL CHANGES AND PRODUCTIVITY, MEMO,773,INP, CAIRO, 1967.

جدول (٩) اثر التغيرات الهيكلية في القطاع السياحي على الإنتلجية (الفترة ١٩٨٥ -١٩٩٠)

مشاركة كل نشاط درهم/عامل	التغرر الهركلي		الأهمية ا للعاما	طفرق بين أداء التشغط واداء القطاع				أدام التشاط		القرمة المضافة بالأسعار الجارية		البيان
		1990	1985		1990	1985	1990	1985	1990	1985		
											القطاعات السياحية	
-0.25	-2.59	76.41	79.00	10	115	86	34015	33487	3898	2885	قطاع التجارة	
-0.23	1.24	11.32	10.08	-19	87	78	5040	4272	436	332	قطاع القنادق	
-0.57	1.34	12.27	10.92	-42	63	52	5460	4629	342	243	قطاع المعاعم	
-1.05	0.00	1	1	0	105	82	44515	42388	4676	3460	الإجالي	

المصدر: بياتات علم ١٩٨٥ من واقع المسح الصناعي لعلم ١٩٨٥ ، أما بياتات علم ١٩٩٠ فهي محسوبة من البياتات المنشورة في مجلة النجارة والصناعة الصادرة من غرفة تجارة وصناعية دبي ، أعداد مختلفة . ويقية البياتات محسوبة بواسطة البلحث .

	للكومة النضا الجا	فة بالأسعار ارية		مالة عدل	p (al		القرق بين أداء النشاط واداء القطاع	الأهمزة العلم		التغير الهيكلي	مشاركة كل تشاط درهم/عامل
-	1991	1999	1991	1999	1991	1999		1991	1999		
القطاعات السياحية											
قطاع التجارة	4463	10132	68970	94850	65	107	2	84.05	77.91	-6.14	-0.11
قطاع القنادق	456	1132	6284	12912	73	88	-17	7.66	10.61	2.95	-0.51
قطاع المطاعم	359	889	6807	13988	53	64	-41	8.30	11.49	3.19	-1.33
الإجالي	5278	12153	82061	121750	64	100	-5	100.00	100	0.00	-1.95

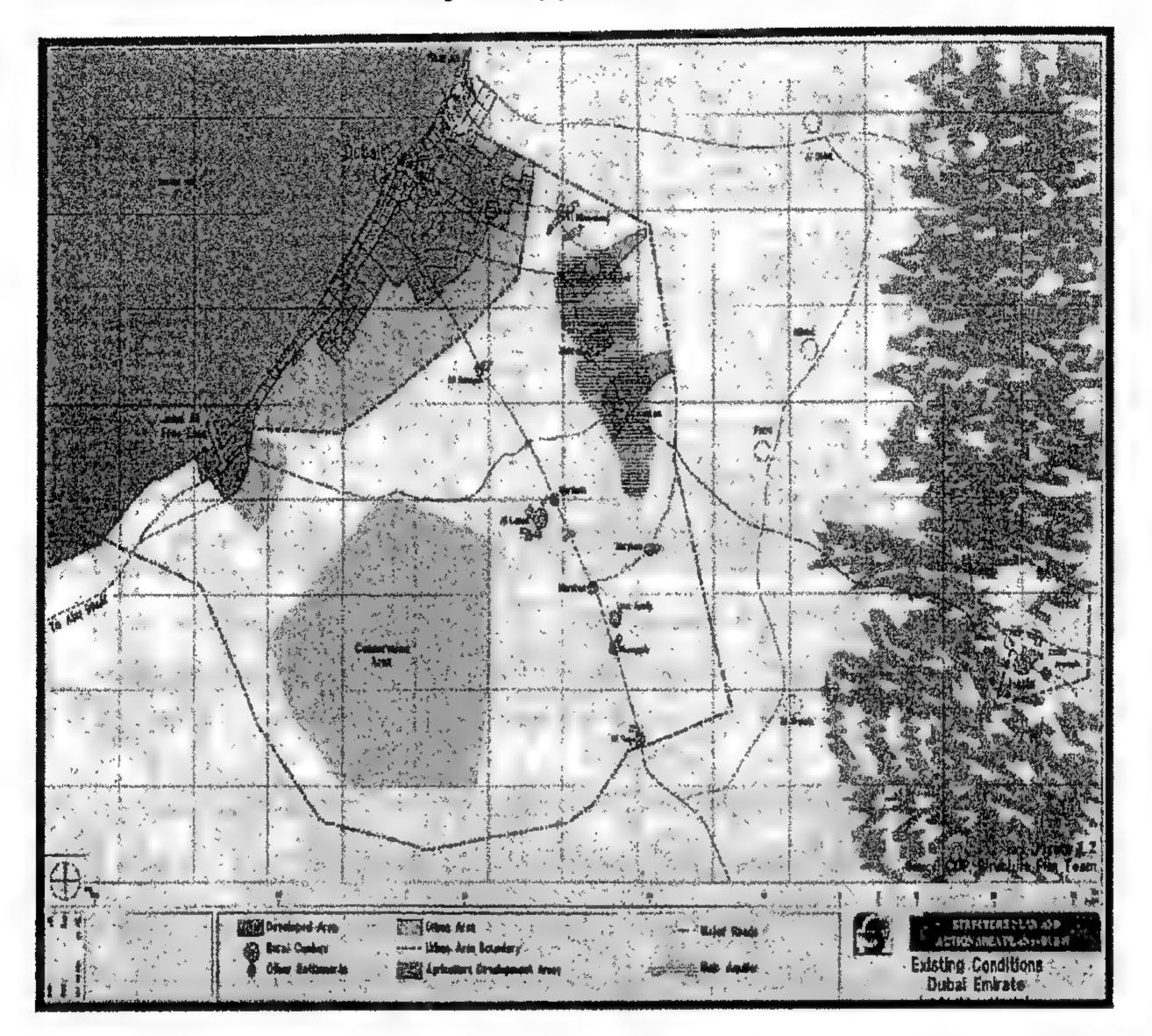
جدول (١٠) اثر التغيرات الهيكلية في القطاع السياحي على الإنتاجية (الفترة ١٩٩١)

المصدر: مصدوب بواسطة البلث من واقع البيانات المنشورة في مجلة التجارة والصناعة الصادرة من غرفة تجارة وصناعية دبي ، أعداد مفتلفة .

الجزء الثاني: تحليل الوضع الراهن بقطاع السيلحة وعلاقته بالتخطيط العمراتي:

أولاً: التحليل المعراني لقطاع السياحة في إمارة دبي

١- تـبلغ مساحة إمارة دبي ٣٩٨٧ كم مربع عدا منطقة حتا والتي تبلغ مساحتها ١٢٧،٣ كم مربع وتبلغ نسبة الأراضي المستغلة والمخصصية (أراضي مستغلة بمنطقة دبي الحضرية، التجمعات الريفية، ملاعب ومضيامير السباق، ومزارع متخصصة، مناطق حماية المباه الجوفية، مناطق المحميات الطبيعية، خطوط المرافق الرئيسية من كهرباء وغاز، خطوط الطرق الرئيسية خارج المنطقة الحضرية، المناطق العسكرية، المعطار المستقبلي) حوالي ٢٠٢٠% من إجمالي المساحة الكلية لإمارة دبي عدا منطقة حتا، كما تبلغ نسبة الأراضي المستغلة في منطقة حتا حوالي ٥٤% من المساحة القابلة التتمية ويوضح الشكل رقم (١) إمارة دبسي حيث يقسمها خور دبي الى شطرين هما ديره وير دبي ، ويمتد خط شاطئها مساقة ٢٦ كلم ، ويمتد الخور الى مسافة ٢٠ كلم من الشاطئ وتبلغ مساحة المنطقة الحضرية ٨٤٠٠ كلم مربع.



٧- تسبل الاستعمالات السياحية بمنطقة دبي الحضرية إلى حوالي ٣٢٩٦ هكتار عام ٢٠٠٠ أي بنسبة مثوية تقدر ١٦٠١% من إجمالي مساحة المنطقة الحضرية وتتركز معظم الفنادق والمطاعم في منطقة الأعمال المركزية. ويصل معدل النمو السنوي المستعمالات الرياضية والترفيهية حوالي ٣,٤ %خلال الفسترة من عام ١٩٨٥ حتى عام ١٩٩٣ ثم زاد معدل النمو السنوي الى ٣,٨% عام ٢٠٠٠ نتيجة الاهتمام بتوسيع الرقعة الخضراء وتنشيط الحركة السياحية وذلك على الرغم من انخفاض معدل النمو السنوي المتنمية العمرائية بصفة عامة إلى ٣,٦% المحافظة على الرصيد المتبقي من الأراضي وتحقيق النتمية العمرائية المستدلمة ، كما هو موضح من الجدول (١١) . وتصل مساحة المحميات الطبيعية في إسارة دبي الى نحو ١٦،٣٤٥ هكتار (٢١١) . وتصل مساحة المحميات الطبيعية في إسارة دبي الى نحو ١٦،٣٤٥ هكتار المحميات البرية)٣

لَهُلَايِةَ نِبِي ، قِدَارَةَ التَخْطَيْطُ والمسلحة ، قسم الدراسات التَخطَيطية ، عام ٢٠٠٠ .

جدول رقم (١١) نسب استعمالات الأراضي خلال القترة ١٩٨٥-٠٠٠٠

29.57	6,031	30.18	5,669	25.56	3,744	20.91	2,428	ب کانی
3.18	649	2.92	549	2.13	312	2.02	235	سکنی / تجازی
2.43	496	2.56	481	2.68	392	2.11	245	نجاری
0.10	21							المطاعم4
0.50	103							افنادق ⁵
9.15	1,867	9.76	1,834	12.00	1,758	11.52	1,337	المتدمات الرياضية والترأيهية
14.03	2,861	13.64	2,562	13.08	1,916	10.70	1,242	مناعي
19.03	3,881	18.35	3,447	17.32	2,537	19.29	2,239	انقل
1.96	400	2.11	397	2.61	383	3.20	371	القدمات الحكومية
3.33	680	3.58	672	3.77	552	3.48	404	الكدمات المؤمسية
10.30	2,100	10.26	1,927	12.12	1,775	13.17	1,529	للمرافق
6.40	1,305	6.63	1,245	8.73	1,279	13.60	1,579	المحميات

المصدر: بسيقات عسام ١٩٨٥-١٩٨٣ من المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية-بالدية دبي-عام ١٩٩٤، بياقات ١٩٩٨ من المصدر استراتيجية ويسرامج تنفيذ المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية-١٩٩٩، بياقات عام ٢٠٠٠ تم تقديرها بواسطة البلحث عدا بياقات المطاعم والقنادق فهي من المسح الإحصائي الشامل المارة دبي علم ٢٠٠٠ .

ويشير المسح الإحصائي الشامل عام ٢٠٠٠ إلى أن المساحة الكلية لقطاع الفنادق والمطاعم تبلغ حوالي ١,٢٤ متر مربع أي بنسبة ٥,١ من إجمالي منشأت القطاع الاقتصادي (غير متضمنة القطاع الحكومي) . كما يبلغ متوسط عدد العاملين بالمنشأة الولحدة حوالي ١٤ عامل ، ويبلغ متوسط مساحة المنشأه حوالي ١٥٥ متر مربع ، كما يبلغ نصيب العامل من المساحة المستغلة حوالي ٣٦ متر مربع . كما يتضح من الجدول (١٢).

جدول رقم (١٢) تصنيف الأنشطة السياحية في إمارة دبي طبقاً للمسلحات المستغلة

THE REPORT OF THE PARTY OF THE	OV Book while search, where a superior of the search		Marke Balletin Branch and Market	The second secon	Nativa ye yerine.
70.1	56	3956.20	83.4	1,028,611	الفندق
11.98	9	102.73	16.6	204,426	المطاعم

المصدر: المسح الإحصائي الشامل علم ٢٠٠٠ ، يلدية دبي.

ويشير بيانات المسح الإحصائي الشامل لبلدية دبي عام ٢٠٠٠ الى أن عدد الفنادق العاملة ٢٦٠ فندق وان عدد العامليات ١٤,٦ السف عامل وان متوسط مساحة الفندق حوالي ٣٩٥٦ متر مربع ، ويصل متوسط عدد الغرف بكل فسندق تصل الى ٧٧ غرفة ومتوسط عدد الأمرة حوالي ١٢٠ غرفة ، وبالتالي يصل معدل التراحم ١,٧ مرير / غرفة وسوف يتم الاستعانة بهذه البياتات عند تقدير الاحتياجات المستقبلية من الأراضي الفنادق والشقق الفندقية خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠٠ كما هو موضح من الجدول (١٣) .

⁴بيقات المطاعم تقع ضمن الاستعمالات التجارية خلال الفترة ٨٠ ١٩٩٨ بيتما تم فصلها علم ٢٠٠٠ بواسطة الباحث باستخدام بياتات المسح الإحصائي الشامل تبلدية دبي.

حُيِدَات النَّادَى تَلَع شَمَن الاستَصَالات السَنْيَة خلال الفَرَة ١٩٨٥ يَوْمَا تَم أَصِنْهَا عَلَم ٢٠٠٠ وأسطة الباحث باستَحَدام بياتات المسح الإحصائي الشامل لبلدية دبي.

جنول (١٣) المؤشرات العراتية لقطاع القنادي علم ١٩٩٩

المسلحة الطابقية للفتادي	115,474.51
عدد نزلاء الفتادق عام ١٩٩٩	Yethery
عدد النتادق علم ١٩٩٩	***
متوميط مسلحة الفندق	۳۹۵۲ متر مربع
نسبة المسلحة المستقلة لفرف الفنادق من المسلحة الطابقية	%
متوسط المسلحة المستغلة لغرف الفنادق	۱۹۷۸ مثر مریع
عد غرف للقنادق علم ١٩٩٩	ነ አረ ን ም ለ
متوسط عدد الغرف الفنادق	٧٧ څرف
عدد آسرة القتادق عام ١٩٩٩ .	*1.77
متوسط عدد الأسرة لكل فندق	۱۲۰ سرپر
متوسط مسلحة الغرقة	۲۸ متر مریع
معدل التزاحم ثلاًسرة / الغرفة	۱٫٦٨ سرير/ غرقة

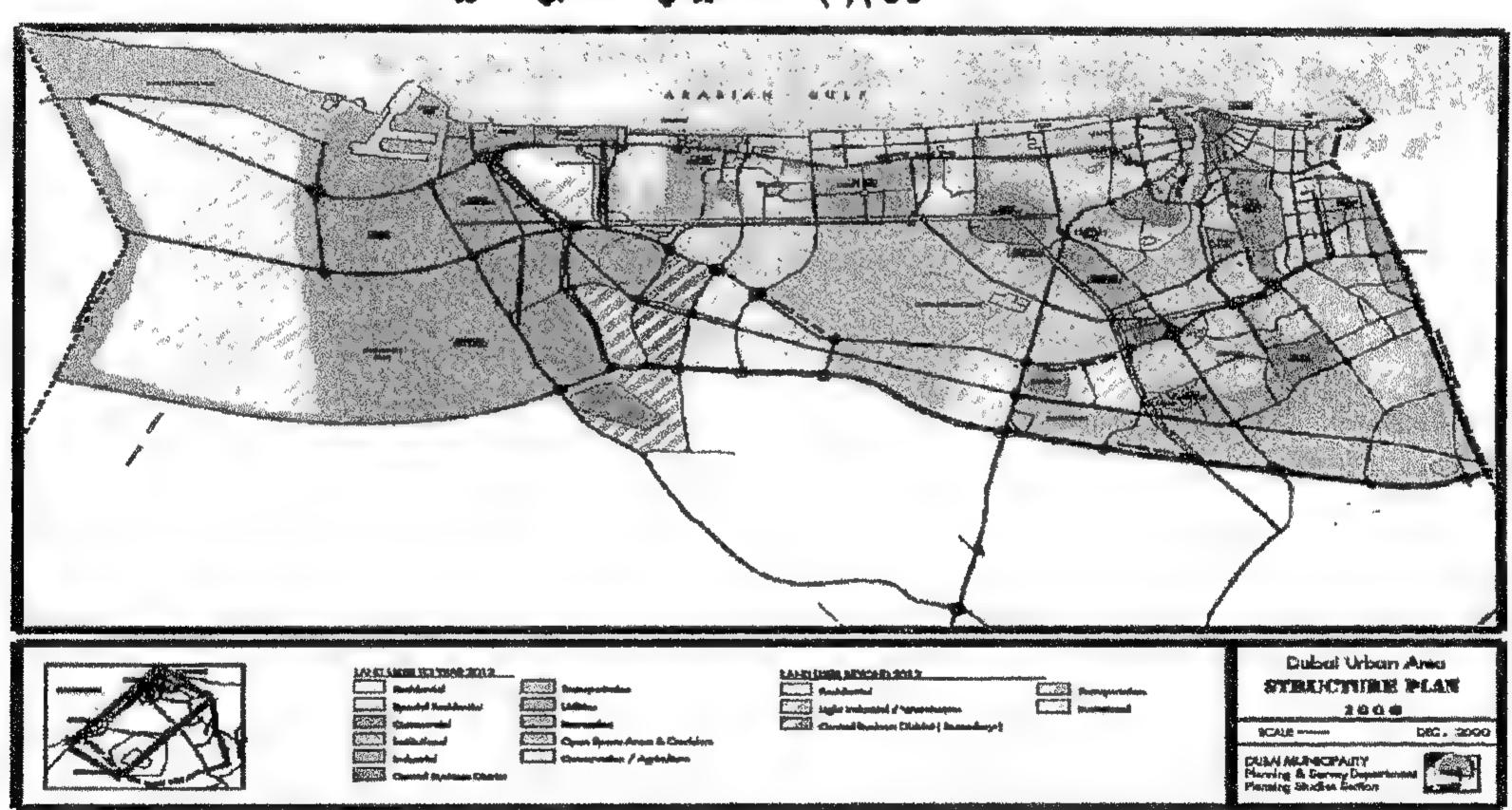
٣- إن عملية المنامو العمراني أو التوسع الكبير في الأراضي المنماة تعتبر من أهم إفرازات عملية التحضر والتمي حوالت مدينة دبي من مدينة سلطية تعتمد على الصيد إلى مركز للأعمال والتجارة والسياحة على مستوى الشرق الأوسط خلال فترة لا تتجاوز الثلاثين عاماً.

هذا الترسع الحضري الذي غير وجه دبي على كافة الأصعدة وعلى وجه الخصوص تركيبة وحجم الهيكل العمر انسي نساتج عن ثلاثة عوامل رئيسية تتبلور في زيادة الناتج الاقتصادي من خلال الاعتماد على القطاعات غير النفطية واستجلاب التقنية الحديثة في مجالات النقل والمرافق العامة (كهرباء مياه التصالات) وسياسة الحكومة في تنمية الأراضي الحضرية .

وبتتبع تطور الهيكل العمراني من خلال خطط النتمية العمرانية لإمارة دبي نجد أنها مرت بعدة مخططات رئيمية لتدعم رؤية إمارة دبي المرحلة المقبلة والتي نتلخص في " تدعيم الدور الإقليمي لدبي كمركز المال والأعمال والستجارة والسياحة "وذات تأثير قوى على توفير الخدمات والمرافق السياحية ومن أهم هذه المخططات العمرانية هي:

- ١- تم تكليف للمخطط جون هاريس بوضع مخطط لتطوير المدينة عام ١٩٦٠. وهدفت استراتيجية التخطيط السي زيدة دور النشاط التجاري في منطقة الأعمال المركزية . وقد اقترح المخطط شبكة طرق على مستوى المدينة لمولكية نمو حركة النقل . وقد اتسم ذلك المخطط برؤية شمولية بحيث يتلاءم مع التغيرات والتوسعات التي حدثت في استعمالات الأراضي مثل إنشاء ميناء راشد ومطار دبي الدولي ، وقد تميز ذلك المخطط بالمحافظة على المبائي التراثية والاهتمام بالموارد السياحية .
- ٧- بعد ظهور النفط بكميات اقتصادية وأصبحت دبي قوة اقتصادية مؤثرة ، وبالتالي برزت أهمية دبي كمركز المستجارة والأعمال والسياحة وقطب جاذب العمالة الأمر الذي أدى إلى ظهور تباشير التتمية الاقتصادية والعمر انية . تم تحديث المخطط الأساسي علم ١٩٧٠ وتحديد الخطوط العريضة لأعمار المدينة واتجاهات نموها ولحث ياجات المدينة خلال تطورها من الخدمات والمرافق السياحية مثل الفنادق والمباني الترفيهية والاهتمام بالشواطئ .

- ٣- نتيجة المطفرة الاقتصادية التي ظهرت خلال السبعينات والاستثمارات الضخمة في المرافق العامة تم تكليف شركة استشارية عالمية علم ١٩٨٥ بوضع مخطط النتمية الشاملة لإمارة دبي حتى علم ٢٠٠٥ حيث تم تحديد مخطط الإمارة متضمن الخطة الاقتصادية وخطة نتمية الموارد الطبيعية والبيئية والمحافظة على المناطق التراثية النهوض بالقطاع السياحي .
- ٤- نتيجة لما تم تتفيذه بالمقارنة مع مخطط التتمية الشاملة ونتيجة للعوامل والمتغيرات المحلية والإقليمية التي طرأت سنويا على مخطط التتمية الشامل الامارة دبي من متغيرات بيئية وتخطيطية وحرصا على االستفادة من الاستثمارات في الإمارة من المرافق والخدمات العامة وتشجيع النمو االاقتصادي الإمارة وذلك التخفيض الاعتماد على النفط كمصدر رئيسي الدخل. قامت بلدية دبي بوضع استراتيجية طويلة المدى النمو الشامل المصارة دبسي من خلال المخطط الهيكلي . وقد تم اعتماد المخطط الهيكلي المنطقة دبي الحضرية والذي بغطى الفترة الزمنية ۱۹۹۳-۲۰۱۷ . ويوضح الشكل رقم (۲) المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية .



شكل رقم (٢) المقطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية

وقد اعتمد المخطط الهيكلي على مجموعة من العناصر الهيكلية والتي ترجمت إلى أربعة محاور وظيفية التحقيق التوازن بين الشكل الحضري ونعو الإمارة من ناحية الحجم واتجاه النمو الاقتصادي والاجتماعي . وتتلخص تلك المحاور في التالى:

- ♦ المحمور السمياحي والذي يؤكد على دعم القطاع السياحة من خلال توفير الأراضي المرافق السياحية والامستفادة من المقومات السياحية الإمارة حسب الحيز المكاني لها والتي تربط بين البحر والصحراء من خلال شبكة طرق متعامدة .
- محرر رأس الخرر (ترفيهي) تقافي/بيئي) للاستفادة من الواجهة الماتية طبيعياً واقتصادياً
 وتحقيق الاستفادة القصوى من إمكانيات المنطقة سياحياً، وتوفير الاستعمالات الترفيهية (نادي البخوت
 والرياضات الماثية وقرية ترفيهية وكذلك أتشطة بحرية ومطاعم مائية ومركز أبحاث مائية).

- ♦ المحور الريفي (الخوانيج / العوير). للمحافظة الطبيعة الجغرافية والبيئة الطبيعية المتميزة.
- ♦ المحور الصناعي (ميناء جبل على المنطقة الحرة لجبل على المطار الدولي المستقبلي).

وتوضــح المحــاور السابقة الفكرة العامة للتطور العمراني في إمارة دبي وقد روعي في هذا المخطط الاهتمام بالنشاط السياحة من خلال توفير مقومات التنمية السياحية .

وبتحليل معبدلات السنطور العمرانسي امنطقة دبي الحضرية خلال الفترة ١٩٩٣-١٠٠٠ فيما يتعلق بالقطاع السياحي يتضح أن الزيادة في المساحة المنماة والتي تخدم القطاع السياحي وصلت إلى ٢٥٩ هكتار من ١٩٩٣ إلى ١٩٩٠هكتار عام ١٩٩٩). وزاد عدد السياح من ١٠١ السي عسام ٢٠٠٠ (أي من ٣٠٣٧ هكتار ١٩٩٣ إلى ١٩٩٦هكتار عام ١٩٩٩). وزاد عدد السياح من ١٩٩ الى مليون سائح عام ١٩٩٩، كما زاد عدد الفتلاق من ١٦٧ فندق عام ١٩٩٩ الى ١٩٩٩ الى ٢٠٠ فندق عام ١٩٩٩ الى ١٩٩٩.

يتضيح أن معدل النمو الحضري وصل إلى ٥,٢% منوياً خلال السنوات ١٩٩٠-١٩٩٩ ، ووصل معدل النمو المسكاني إلى ٥,٥% منوياً ووصل معدل النمو السنوي لنزلاء الفنادق الى ١٤,٦ الله أي أن معدل نمو المداح المدري يصل إلى ٢,٢ مرة من معدل نمو المكان السنوي وهو مؤشر يدل على بداية الاهتمام بالتنمية السياحية.

٥- قامت دائرة النتمية الاقتصادية بالنتميق مع فريق عمل المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية عام ١٩٩٥ بـ إعداد استراتيجية خطة النتمية الاقتصادية والتي تتمحور حول تحقيق معدلات نمو مرتفعة وذلك بتشجيع وتقويــة القطاعــات الاقتصادية ذات النمو المتسارع خاص قطاع التجارة والنقل والسياحة مع العمل على توسيع القاعدة الاقتصادية للإمارة من خلال الترويج لاقامة الصناعات التحويلية والخدمات ذات الاهمية الاستراتيجية والمردود الاقتصادي على المدى الطويل .

وتولى الخطة اهتماماً خاصاً للنمو المستقبلي للتوليفة القطاعية في الناتج المحلى الاجمالي حيث تمت دراسة خيارين:

- الخيار الأول الذي يرتكز على استراتيجية النتمية القطاعية السائدة والتي تعتمد بشكل رئيسي على
 قطاعسات التجارة والنقل والسياحة ، بينما يلعب القطاع الصناعي والقطاعات الأخرى دور ثانوي .
 وهو خيار يتطلب يد عاملة كثيرة
- ♦ الخديار الثاندي: إعطاء أهمية كبير لقطاعات التجارة والنقل والسياحة مه إعطاء الأولوية للقطاع
 الصناعي وهو يتطلب استثمارات رأسمالية لكثر . وهو الخيار المغضل للخطة .
- ٦- تحويل مجلس الترويج السياحي والتجاري الى دائرة السياحة والتسويق التجاري عام ١٩٩٤ وذلك بوضع تصــورات عملية نتشجيع قطاع السياحة من خلال ربط النتمية السياحية باستراتيجية التسويق والتي تعتمد علــى عنصــر الزوار والمقيمين . والتركيز على رفع مستوى أداء الخدمات والمرافق السياحية من خلال النتسيق مع بلدية دبي المسؤولة عن توفير الخدمات وصيانة المرافق السياحية .

ثانياً: تطيل حجم الطلب والعرض الحالى انشاط قطاع السلحة

- ١- حجم الطلب الحالي على مرافق قطاع السياحة في إمارة دبي :
 تتنوع مصادر الطلب على مرافق قطاع السياحة كالتالي :
- ♦ الشركات السياحية ووكالات السفر BUSINESS DEMAND

- ♦ الإمارات للطيران ، الفنادق ، دائرة السياحة والتسويق التجاري -
- CONFERENCE AND INCENTIVE DEMAND المؤتمرات والاجتماعات
 - PACKAGE TOUR DEMAND المجاميع السياحية
 - ♦ الطلب المؤقت على الرحالات السياحية TRANSITORY DEMAND
- ♦ الطلب من قبل سكان دول مجلس التعاون الخليجي INTER-REGINAL DEMAND التسوق .
 - ♦ الطلب من خلال نهاية عطلة الأسبوع WEEKEND AND LEISURE BRAK DEMAND
 - ♦ السكان المقيمين في إمارة دبي

٧- حجم للعرض الحالى لمرافق قطاع السيلمة في إمارة دبي :

هِ القنادق

لعبت الفنادق بالنتسيق مع دائرة السياحة والتسويق التجاري ودائرة النتمية الاقتصادية وشركة الإمارات للطيران وبلدية دبي دوراً حيوياً في دعم وتطور قطاع السياحة بدبي خلال السنوات العشر الماضية ، وقد شكلت إحدى الركائز الهامة لقيام هذه الصناعة . وفي دبي تتوفر شبكة فنادق يقارب عندها ٢٦٠ فندقاً عام ١٩٩٩ ويقدر عند غرفها ١٨٦٣٨ غرفة فتنقية ، وحوالي ١٢٠٠٠ غرفة بالشقق الفندقية فيما يزيد عند الأسرة بها على ٢١٢٦٧ سرير ، وتسراوح درجاتها بين الدرجة الممتازة ٣٨ فندقاً والدرجة الاولى ٤٠ فندقاً والدرجة الثانية ٤٥ فندقاً والدرجسات الأعلى ١٣٠ فندقاً . ونسب الأشغال تصل الى ٥٠% . ويقدر عند نز لاتها بنحو ٢٠٠٥ مليون شخص من كافة أقطار العالم (١٩٠٤% من الدول الأوربية ، ٢٠٠٥% من الأميوية والأفريقية ، ٢٠٠١% من الدول الخليجية ، ٢٠٠٧ من دولة الإمارات ثم بقية الدول) كما يقدر عند الشقق الفندقية بأكثر من ٢ آلاف شقة.

وفي عام ١٩٩٧م تر لجعت نسبة النمو في عدد النزلاء الى اقل من ٧% وانخفض عدد الليالي المساحية بنسبة ١% وهو مؤشر بدل على انخفاض متوسط مدة الإقامة من ٢,١ ليلة الى اكثر من ٧,٠ وفي عام ١٩٩٨ زادت نسبة التراجع مع انخفاض عدد الزائرين من جمهوريات الاتحاد السوفيتي وشرقي آسيا وفي الوقت نفسه حدثت زيسادة كبيرة في الطاقة الاستيعابية الفنادق حيث باشر اكثر من ١٩ فندقاً العمل مضيفة اكثر من ٣ الاف غرفة المطاقسة الاستيعابيسة ما اثر على نسبة الأشغال حيث انخفض متوسط نسب اشغال الغرف من أعلى نسبة وهو ٧٢% عسام ١٩٩١م السي ٥,٢٠% عسام ١٩٩٨م. كما زادت عدد بنايات الشقق المفروشة من ٢٢ بناية عام ١٩٩٧ ملى ٩٢ بناية عام ١٩٩٧ ملى ١٩٧٠ مبنى عام ٥٠٠٠٠ كما هو موضح من الجدول (١٤).

وتتمسيز الفنادق في إمارة دبي بالنوعية الجيدة ويلعب دور اجتماعي لسكان إمارة دبي من خلال توفير الأنشطة الرياضية والترفيهية ، وتقسع معظم الفنادق بمنطقة الأعمال المركزية ، ويتوفر عدد من الفنادق على البحر كمصيف للزائرين وتتميز بارتفاع نسبة اشغالها .

جدول رقم (١٤) المتغيرات الهيكلية لقطاع الفتائق في إمارة دبي خلال الفترة من ١٩٩٠-١٩٩٩

السنوات	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	المتوسط
يد السكان	506,121	538,825	573,714	610,926	650,639	693,014	738,534	764,724	809,061	863,000	
دد السكان المضاف غوياً		32,704	34,889	37,212	39,713	42,375	45,520	26,190	44,337	53,939	39,653
منل التغير		6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.6	3.5	5.8	6.7	6.1
دد نزلاء الفنائق	632,903	716,642	944,350	1,087,733	1,238,934	1,600,847	1,767,638	1,791,994	2,184,292	2,480,821	1,534,806
دد الزائري <i>ن</i> المضاف غوياً		83,739	227,708	143,383	151,201	361,913	166,791	24,356	392,298	296,529	205,324
بدل التغير		13.2	31.8	15.2	13.9	29.2	10.4	1.4	21.9	13.6	16.7
دد المنواح/ عدد منكان	1.25	1.33	1.65	1.78	1.50	2.31	2.39	2.34	2.70	2.87	2.1
دد النيلي اسلحية	1,707,837	1,808,612	2,204,380	2,791,238	3,373,414	3,968,207	4,564,472	4,531,504	5,432,457	5,854,375	3,836,518
ند الليالي السياحية مضاف مثوياً		100,775	395,768	586,858	582,176	594,7 9 3	596,265	-32,968	900,953	421,918	460,726
عدل التقير		5.9	21.9	26.6	20.9	17.6	15.0	-0.7	19.9	7.8	15.0
عد القنادق الجديدة	70	135	157	167	191	223	233	246	258	260	194.0
عد القلعق المضافة عرياً		65	22	10	24	32	10	13	12	2	21
عدل القارر		92.9	16.3	6.4	14.4	16.8	4.5	5.6	4.9	0.8	18.0
صيب الفندق من لزائرين	9,041	5,308	6,015	6,513	6,487	7,179	7,586	7,285	8,466	9,542	7342
عد غرف القنادق	5378	6176	8214	9383	10464	12727	13319	14233	17045	18638	11551.7
دد غرف المضافة طوياً		798	2,038	1,169	1,021	2,323	592	914	2,812	1,593	1,473
عل التغير		14.8	33.0	14.2	10.9	22.3	4.7	6.9	19.8	9.3	15.1
عدل الأشغال	63.2	59.8	53.6	56.9	60.5	63.1	66.8	64.8	58.8	59.0	
دد لسرة الفنافق	9,103	10,956	14,985	16,466	18,461	22,846	23,797	25,228	29,865	31,267	20297.4
ىد ئىبرۇ غۇف مشاقة سئويا		1,853	4,029	1,481	1,995	4,385	951	1,431	4,637	1,402	2,463
عدل التغير		20.4	36.8	9.9	12.1	23.8	4.2	6.0	18.4	4.7	15.1
عنل اشغال الآسرة	43.8	53.8	48.9	42.9	48.8	53.2	55.6	59.7	57.0	52.6	53.8
توسط فترة الإقامة	2.7	2.5	2.3	2.6	2.7	2.5	2.6	2.5	2.5	2.4	2.5
رادات طفنادي	619,857	724,224	860,030	1,022,557	1,167,891	1,429,668	1,685,656	1,965,073	2,062,499	2,228,074	1,376,553
عدل التغير		16.8	18.8	18.9	14.2	22.4	17.9	16.6	5.0	8.0	15.4
عدل إيرادات الفندق واحد	8,855	5,365	5,478	6,123	6,115	6,411	7,235	7,988	7,994	8,252	6,982
توسط فترة الإقامة	2.7	2.5	2.3	2.6	2.7	2.5	2.6	2.5	2.5	2.4	2.5
عدل التغير		-7.4	-8.0	13.8	3.8	-7.A	4.0	-3.8	0.0	-4.0	-1.1

المصدر: إحصاءات التنمية في دبي ، دائرة التنمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة .

الشقق الفندقية

تشير بيانات المسح الإحصائي الشامل عام ٢٠٠٠ الى توفر ١٧٣ مبنى كشقق فندقية تتضمن اكثر من ١٩٩٤ وحددة سكنية مفروشدة بأحجام مختلفة تناسب كلفة مستويات الدخول يمكن تأجيرها الى سنة كاملة ، وتشير البيانات الدواردة مدن در اسدة تطوير وتنمية شواطئ ديره ببلدية دبي أن معدل الإشعال وصل الى ٢٠٠ كمتومد م ومتوسط، ومتوسط فدترة الإقلمة حوالي ٧ ليالي، وتصل عدد الليالي المياحية الى ٢٠٥٠٠٥٠ ويصل عدد اللزلاء الى ١٩٩٧، ولئر ، ويوضح الجدول (١٥) العرض من الشقق الفندقية عام ١٩٩٧.

جدول رقم (١٥) لاشقى الفندقية في إمارة دبي خلال الفترة علم ١٩٩٩

٤.	البراحة
122	الكفاف
Y .	الغرير
٨١	الخنيج
1.	المرقيات
Λŧ	الرقة
16.	دبي انتركونتنتال
£ 4	امیسی سوینژ
14	چولان-ساتدز ۱-۷
7.4.	لتدن كراون
***	مىراقى مىلادق ١-٢
770	جاليريا
444	المركز للتجازى
YOYA	لخري
3046	الإجمالي

المصدر : مشروع نطوير ونتمية شواطئ ديره ، يلدية دبي ، ١٩٩٧ ، 1998/1999 DUBAI VISITOR SURVEY والرة المصدر : مشروع نطوير ونتمية شواطئ ديره ، يلدية دبي ، ١٩٩٧ ، ١٩٩٧ والتسويق التجاري ، أبريل ٢٠٠٠

المرافق الترفيهية

لقد لسنفلات إمارة دبي من معيزات الشواطئ البحرية على الساحل (الشمس والمياه والرمال والرياضيات البحرية) لتوفير المرافق الترفيهية ، وتتقسم المرافق الترفيهية الى الأنواع التالية :

- ١- السنوادي الرياضية بالفنادق (النوادي الصحية ، حمامات السباحة ، الحمامات بالبخار، رياضة الاسكواش ورياضة النتس) إضافة الى استخدام الشواطئ المطلة على الفنادق الكثير من الرياضيات المائية .
- ٢- المرلكز الترفيهية التجارية والتي توفر العضوية للزوار والمقيمين ، وتوفر العديد من دور العرض.
- ٣- النوادي الاجتماعية وهي عبارة عن مجموعة من النوادي الاجتماعية والرياضية للمقيمين والزوار مثل نادى النصر ، نادى الشهاب بشارع الوحيدة ، نادى العلى.
- العرافق الخارجية حيث يتوفر ٥ حدائق رئيسية (الصفا ـ جميرا ـ الممزر ـ الخور ـ مشرف) رجارى إنشاء حديقة جديدة بمثلث الأفراح ، كما يتوفر اكثر من ٩ حدائق أحياء بالمدينة .
 - المرافق الأخرى مثل: نوادي الجواف، الميناء العياحي، المتحف ... اللخ والمراكز التجارية،
 ومركز التجاري العالمي الذي يوفر المعارض الدولية على مساحة تصل الى ١٦٥٠٠ متر مربع.

ثلثا : تطيل نقاط القوة والضعف والفرص المتلحة للتتمية السياحية

: (STRENGTHS مقومات الإمارة المتميزة (تقاط القوة TRENGTHS) - ١

تتميز إمارة ديسي بموقعها الجغرافي في ماتقى الطرق البحرية والجوية والبرية بين دول الشرق الأوسط والشرق الأقصى والدول الأوروبية والإفريقية ، وانعدام الضرائب وانخفاض الرسوم الجمركية والعديد من الإعفاءات الأخرى علاوة على توفير بنية تحتية ووسائل اتصالات قوية . الأمر الذي جعلها مركز جنب سياحى بمنطقة الشرق الأوسط .

- وجود عامل طبيعي يتمثل بالخور الذي يشطر جزءاً كبيراً من مدينة دبي مشكلاً معبراً ماتياً لسفن وقر وقرب الشون الصغيرة عمما ساعد على تتشيط الحركة المدياحية بين دبي والدول المجاورة ، وتسعى بلدية دبي جاهدة إلى حماية هذا الممر الماتي من العوائق وإزالة الترميات ليبقى سالكاً أمام الملاحة البحرية .
- ♦ الكفاءة الإدارية والنوعية والنقتية العالية لمطار دبي الدولي وخاصة بعد مرحلة التوسع الجديدة والذي شهل مجمع ضخم المخدمات والتسهيلات اللبي احتياجات المسافرين ورجال الأعمال لترفع المطاقة الاستيعابية المين ١٥ مليون مسافر . وقد ارتفع حركة الركاب في مطار دبي الدولي من ٧ مليون راكب عام ١٩٩٥ الى ١٩٩٥ الى ١٩٩٩ مليون راكب عام ١٩٩٩ كما ارتفع عدد الطائرات التي أمت مطار دبي الدولي من ١٩٧١ طائرة عام ١٩٩٩ وذلك حسب البيانات الواردة من الكتاب الإحصائي المنوي البلدية دبي.
- ♦ توفر السوق الحرة لمطار دبي الدولي التي تستوعب حوالي ثلث مبيعات الأسواق الحرة في منطقة الشرق الأوسط بحصة تبلغ ٣% من إجمالي مبيعات الأسواق الحرة عالمياً. وتلعب السوق الحرة دوراً فعالاً في رعاية الفعاليات والمهرجانات الرياضية والاجتماعية المحلية والإقليمية والعالمية.
 - توفر عنصر الأمان و الاستقرار الاقتصادي والعبياسي .
- الظروف المناخية الجيدة خلال معظم أيام المنة سما يساعد على ممارسة الأتشطة السياحية المختلفة.
 كما أن اعتدال درجة الحرارة لمدة ثمانية شهور في السنة ، تمتد من شهر سبتمبر ولغاية نهاية شهر أبريل تعمل على تنشيط الحركة السياحية في الإمارة على حد سواء .
- ♦ توفر الإمكانيات الرياضية في دبي تعتبر إحدى عوامل الجذب السياحي وتساهم الأحداث الرياضية الرئيمسية التي تقام في دبي في جذب أعداد كبيرة من السياح ، فلقد استضافة دبي عدد من الفعاليات الرياضية سنوياً من السنوكر ، والنتس ، والشطرنج والبولينج والتي تقام برعاية السوق الحرة وطيران الإمارات ، وتوفر نوادي الجولف التي تستقطب أثرياء العالم ورجال الأعمال ، واقامة سباقات الزوارق السريعة وسباقات الخيول المحلية والدولية ، ورياضة الترحلق على الرمال.
- توفر سلسلة من الغنائق الراقية والتي تناسب مختلف المستويات حيث بلغ عندها حوالي ٢٦٠ فندقاً
 عام ١٩٩٩ تحتوى على لكثر من ١٨ الف غرفة ، ٦ الاف شقة فندقية.
 - توفر فندق برج العرب من فئة للسبع نجوم والذي يعتبر إحدى عجائب الصناعة السياحية في العالم.
- ◄ توفر العوامل البيئية الطبيعية حيث نقع دبي على خليج مغلق نقل فيه التيارات والأمواج التي تشكل خطراً على السفن والملاحة البحرية سما يعطي القوارب والمنفن الأمان بأن نبحر باتجاه دبي ، حيث تشكل المياحة البحرية نسبة عالية في إمارة دبي .
- توفر التعامل الإنساني الرفيع نتيجة لطبيعة المجتمع وانفتاحه الواسع منذ القدم على العام الخارجي ،
 وتمييزه بستعدد الأعراق والثقافات والجنسيات عوالحريات الشخصية ضمن حدود اللياقة والأعراف
 والتقاليد الاجتماعية المحلية ذات الصبغة المميزة بالخلق واحترام الفرد ، وهذا ما شجع كثير من

- رجال الأعمال والمستثمرين على إقامة مشاريعهم السياحية في دبي .
- ◄ تمسيز إمسارة دبي بتوفير الخدمات الأسلمية المشاريع المياحية ، كتوفير الأراضي والمرافق العامة
 (الكهرباء والماء والوقود والغاز) بأسعار مخفضة .
- ♦ إنشاء الحدائق والمنتزهات وتوفير الخدمات العامة فيها من مرافق صحية ، ومياه شرب، وملاعب
 لتوفير الراحة والاستجمام المقيمين والزوار.
- ♦ إنشاء المحميات الطبيعية مثل محمية جبل على الشعب المرجانية والمحمية الطبيعية في خور دبي الاجتذاب السياحة ، وقد أدى ذلك إلى جعل دبي إحدى المراكز العالمية المعتمدة من الهيئات الدولية في الحفاظ على الحياة الفطرية.
- وجود ملسلة من الفنادق الفخمة والمتوسطة وتوفر سبل الراحة والاستقرار وخدمات الاتصال المميزة
 فيها ، جعل من دبي مركزاً سياحياً عالمياً بحيث أصبحت صناعة السياحة جزءاً من الاستثمار
 الاقتصادي في دبي.
- ◄ توفر النظم والقواتين والإجراءات الوقائية للحفاظ على البيئة ، مما حقق الدبي سمعة عالمية طيبة ،
 وجعلها من بين لكثر المدن نظافة في العالم.
- توفر عناصر الجنب السياحي بإقامة مباقات القرارب والخيول في إمارة دبي ، وقد ساعت الإجراءات الوقائية على الخيول في الإمارة على جعل دبي مركزاً معتمداً الإصدار شهادات الفحص البيطري على خيول السباق .

: (WEAKNESSES) - ٢

- ♦ تطــور النشــاط السياحي بدولة الإمارات العربية المتحدة مرهون بدرجة الاستقرار السياسي بمنطقة الشرق الأوسط.
- - ♦ القيود على مزاولة بعض الأتشطة التي تتعارض مع تعاليم الإسلام والعادات والتقاليد.
 - ♦ ضعف أداء السياحة الداخلية .

: (OPPORTUNITIES) الفرص المتاحة للتتمية المساحية - ٣

- ♦ الاهتمام بحركة المعارض والمؤتمرات والسباقات الرياضية الدولية
- ♦ اهتمام البايدة بتوفير المواقع المتميزة المرافق المساحية من فنادق وموتيلات ومنتزهات عامة
 - ♦ توفر المحميات الطبيعية البرية والشاطئية والبحرية .
- ♦ توفير مناطق السفارى وأملكن تعبلق الجبال بمنطقة حتا ، وتوفر المخيمات المفتوحة والمنتجعات السياحية.
 - ♦ المحافظة على الطبيعة الريفية .

ع - التأثيرات السلبية المتوقعة (THREATS) :

♦ المنافسة القوية مسع دول الشرق الأومط حيث تستوعب دبي نسبة ضئيلة من السياحة العالمية بالمقارنة مع بعض الدول الأخرى كما هو موضح من الجدول الثالي "١"

الدول	أوريا الغربية	أوريا الشرقية والاتحاد السوفيتي	يقوة الدول
أمريكا وجزر الكاريبي	77,7	1 - , 1"	44,4
دول المشرق الأوسط الأخرى	٣,٥	V,T	٧,٥
دېي	• , •	4,.	١,٨
مصرر	7,1	0,4	1,1
مصر فیرص ترکیا	٣, ٤	£,Y	•
تركيا	1 + , £	01,7	1,4
أسيانيا	44,4	•	•
هونج كونج	۲,۳	•,£	16,4
ستفافورة	٧,٨	١,٣	17,7
الهند '	1,4	1,4	1,0
تلياتد	۳,۳	• , •	1,0
أخرى	14,0	◆,Y	44,4

المصدر: DUBAI VISITOR SURVEY 1998/1999 ، دائرة السيلمة والتسويق التجاري ، أبريل ٢٠٠٠ .

- انهيار فرص السلام بمنطقة الشرق الأوسط.
- الأضرار الصحية الناجمة عن التعرض الشعة الشمس خلال اشهر الصيف -
 - ♦ القيود الصارمة على إصدار التأثيرات .

الجزء الثالث: التخطيط العمراني المستقبلي واثره على التنمية المساحية

أولاً: تحديد حجم الطلب والعرض المستقبلي والتكاليف لقطاع السياحة عام ٢٠٢٠

لتقدير حجم الطلب على القطاع السياحي ، تم تقدير عدد الزوار المتوقعين خلال الفترة ٢٠٠٢-٢٠٠٧ كل خمس منوات على أساس ان معدل النمو المتوقع للسياح خلال الفترة ٢٠٠١-٥٠٠٠ يصل الى حوالي ١٢.٦% ، وان معدل النمو السنوي خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠٠٠ سوف يصل الى نحو ٥٠ وذلك حسب تقديرات منظمة السياحة المالمية لعدد السياح الوافدين الى منطقة الشرق الأوسط ، ومن الجدير ذكره أن تقديرات دائرة السياحة والتسوق السياحياري تستفق مع تقديرات الباحث . ويوضح الجدول (١٦) حجم الطلب المتوقع من السياح خلال الفترة ٢٠٠١ كل خمس سنوات .

وتتوقع منظمة السياحة العالمية أن عدد السياح عام ٢٠٢ سوف يصل الى ١,٦ مليار سائح وقيمة الإنفاق سوف تصل الى ٣٧ منطقة الشرق الأوسط سوف تصل الى ٣٧ ما يقرب ٢ تريليون دولار أمريكي ، وأن عدد السياح الى منطقة الشرق الأوسط سوف تصل الى ٣٧ مليون سائح عام ٢٠٢٠ . وبالتالي سوف تكون حصة دبي من السياحة على

و تشرر به الله منظمة السواحة العالمية (WTO) ومنظمة السواحة والسغر العالمية (WTC) ان عد السواح عام ١٩٩٨ بنفر المراح من ١٩٩٥ منبون ساتح وأتيمة الإنفاق يصل الى حوالي ٤٣٩ منبار دولار. وان متوسط مساهمة قطاع السواحة على مستوى العسالم يصل الى ١٩٩٥ مناون مستوى العسالم يصل الى ١٩٩٧ من الناتج العالمي الإجمالي عام ١٩٩٩ ، كما يساهم قطاع السواحة في توليد ٥,٥ منون فرصة عمل كل عام خلال السنوات العشر القادمة .

⁷ أسرت دائسرة السيلمة والتسويق التجاري ان عد السياح المتوقع علم ٢٠٠٤ سوف يصلوا الى حوالي 6,0 مليون سائح وان عسد الليائسي السسيلمية سوف تصل الى ١٧ مليون ليلة ، كما يصل عد السياح علم ٢٠١٠ حوالي ٢ مليون سائح وان عد الليائي السيلمية سوف تصل الى ٢٢ ليلة علم ٢٠١٠

مستوى الشرق الأوسط حوالي ١٦,٢ الله عام ٢٠١٠ ، ترتفع الى ٢٩ الله عام ٢٠٢٠ . وهذا يتطلب مضاعفة الجهود المشتركة بين الجهات المعنية بالسياحة والتسويق والترويج السياحي لفتح أسواق جديدة والجهات المعنية بالتخطيط لتوفير الأراضي المتميزة للمشروعات السياحية والترفيهية ، واعداد وصيانة المرافق السياحية والاهتمام بالموروث السياحي مثل قرية التراث والمتاحف الأثرية والشواطئ والمنتجعات السياحية .

جدول (١٦) حجم الطلب المتوقع اعد السائحين والليالي السيلجية والاحتياجات القنادق والأراضي خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٠

الاحتياجات من الأراضي كل خمس سنوات بالهكتار	الاحتياجات السنوية من الأراضي بالهكتار	الفنادق المضافة ستوياً	إجمالي عد الفتادق المتوقعة	عد الليالي المبيلجية المتوقعة	معدلات الثمو السنوية المتوقعة	عدد السياح المتوقع	الستوات
سورت بدهس	1.98	5	270		12.60%	3,145,373	2001
					3.4.00 70		
	0.96	2	272			3,541,690	2002
	4.91	12	285			3,987,943	2003
	5.74	15	299			4,490,424	2004
18	5.92	15	314	17,445,299		4,714,946	2005
	6.22	16	330			4,950,693	2006
	6.53	17	347		5%	5,198,227	2007
	6.85	17	364			5,458,139	2008
	7.20	18	382			5,731,046	2009
34	7.56	19	401	22,265,113		6,017,598	2010
	8,83	22	423			6,775,815	2011
	21.11	53	477			7,629,568	2012
	23.77	60	537		5%	8,590,894	2013
	26.76	68	605			9,673,346	2014
111	30.14	76	681	40,301,096		10,892,188	2015
	33.93	86	767			12,264,604	2016
	38.21	97	863			13,809,944	2017
	43.02	109	972		5%	15,549,997	2018
	48.44	122	1,094			17,509,296	2019
218	54.55	138	1,232	72,947,230		19,715,468	2020
381							الإجمالي

المصدر: تسم حسسابها بواسطة الباحث على أساس أن نصيب الفندق من المقيمين سنويا ١٩٥٢ زاتر وان متوسط مساحة الفندق الواحد تصسل الى ٣٩٥٦ متر مربع وان محل الأشغال يصل الى ٥٠% عام ١٩٩٩ وسوف يرتفع تدريجيا خلال الخطط الفسية القادمة حتى يصل الى اكثر من ٩٠% كمتوسط في المستقبل.

ويتضبح من الجدول السابق أن مساحة الأرضي المطاوية انتلبية الاحتياجات من الفنائق سوف تصل الى ٣٨١ هكتار على النحو التالى:

١٨ هك تار عام ٢٠٠٥، وحوالي ٣٤ هكتار عام ٢٠١٠، ونحو ١١١ هكتار عام ٢٠١٥ ثم ٢١٨ هكتار عام ١٨٠ هكتار عام ٢٠١٠ ونلك علم على معدل الأشغال حالباً حوالي ٥٩% وسوف يصل الى حوالي ٩٠% كمتوسط فى المستقبل مع مضاعفة جهود القطاعين الحكومي والخاص .

وإن زيادة عدد السياح سنوياً يلقى عبء على الحكومة لتوفير الخدمات والمرافق الأساسية التي تخدم القطاع السياحي، وبالتالي فإن الإنفاق الحكومي يتزايد زيادة طردية مع الإضافات الجديدة من أعداد السياح سنوياً. والوصدول الدي تقدير الت عدد السياح الى ٢٠ مليون ساتح عام ٢٠٢٠ يتطلب من الحكومة إنفاق قدرة ٥٠٠ مليون در هم تقريباً على الخدمات والمرافق العلمة ، هذا بالإضافة إلى إعداد الدراسات والمخططات وتتفيذ المشاريع السياحية على مستوى الإمارة وصيانتها سنوياً . كما هو موضح من الجدول (١٧) .

جنول (١٧) تكلفة السالح من القنمات والمرافق العامة عام ١٩٩٩

مساهمة السلا في الناتج المحلى الإجما	الناتج المطي	الناتج المطى الإجمالي	نسبة العمالة في قطاع السياحة الى إجمالي العمال	جِملة العمال والسائحين	إجمالي عدد العمال في قطاع السيلمة	لِيمالي عند العمال	سبة استحين الى اسكان	متوسط عدد السائحين يوميا	لِجِم ل ي عد السائحين	إجمالي عند السكان	وات
12=11/7	11	10	9=7/6	8=7+6	7	6	5=3/2	4=3/365	3	2	1
46,676	245	8,167	6%	6,619	5,249	87,487	0.75%	1,370	200,000	183,187	197
55,032	512	25,610	6%	11,362	9,307	155,121	0.74%	2,055	300,000	276,301	198
55,744	575	27,401	6%	13,295	10,315	182,118	0.80%	2,980	422,383	370,788	198
74,095	778	28,978	5%	15,179	10,500	205,558	0.92%	4,679	632,903	506,121	199
62,257	815	28,718	6%	18,046	13,091	215,102	0.92%	4,955	716,642	538,825	199
58,853	896	30,729	7%	21,264	15,224	233,103	1.05%	6,039	944,350	573,714	199
62,678	1,015	31,945	6%	23,841	16,194	264,210	1.25%	7,647	1,087,733	610,926	199
54,415	1,023	36,811	5%	28,042	18,800	342,491	1.42%	9,242	1,238,934	650,639	199
53,104	1,095	41,250	6%	31,492	20,620	371,727	1.58%	10,872	1,600,847	689,420	199
69,496	1,549	44,744	6%	34,794	22,289	390,380	1.69%	12,505	1,767,638	738,534	199
74,361	1,759	46,875	6%	36,070	23,655	415,812	1.63%	12,415	1,791,994	763,420	199
77,584	1,915	48,105	6%	39,566	24,683	434,679	1.84%	14,883	2,184,292	809,061	199
75,130	2,021	50,941	6%	42,939	26,900	483,000	1.86%	16,039	2,480,821	862,387	199
63,033			5.8%				1.27%	8,129			نومنط

تكلفة المسلح الواحد من المرافق	صافى الاستثمارات لقطاع السياحة	صافى الاستثمارات الإجمالية	اِجِمِكْي التكوين الرئسمالي	المترث
16=15/4	15=14*5	14	13	
13,440	18,410,710	2462	2462	1975
10,872	22,340,139	3004	5466	1980
267	795,634	99	5565	1985
196	915,239	99	5664	1990
1,067	5,287,771	575	6239	1991
2,104	12,705,900	1207	7446	1992
. 93	713,494	57	7503	1993
3,071	28,381,293	1998	9501	1994
2,240	24,348,089	1544	11045	1995
2,793	34,932,239	2063	13108	1996
865	10,733,217	660	13768	1997
2,017	30,022,187	1632	14740	1998
2,356	37,792,809	2032	15800	1999
3,183	17,490,671	1,341	9,101	المتوسط

المصدر: تم حسابها بواسطة البلحث من واقع بياتات إحصائيات التنمية ، دائرة التنمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة .

٧,٥ يوم في السنة
1898
YA37
۳۲۰۰ در هم
۲۸۲ درهم
746171
-

للوصول إلى ٢٠ ألف سائح مطلوب ٤٧٧ مليون درهم للإنفاق على الخدمات والمرافق العامة .

ثانياً - الاعتبارات الرئيمية عند إعداد الاستراتيجية المستقبلية للتنمية العمرانية وعلاقتها بالتنمية السيلحية اعتمدت الإستراتيجية المستقبلية للتمدية العمرانية على إعداد مجموعة من الركائز الرئيسية لدعم القطاع العداحي ضمن القطاعات الاقتصادية الأخرى وتتلخص فيما يلى :

- ١٠ خطـة طويلـة المدة لخمسة عشر عاماً (٢٠١٥-٢٠٠٠) تتبعها البلدية بالتتسيق مع كافة الدوائر ذات العلاقــــة بالتتمـية الاقتصـادية وخاصـة السياحية ، وسوف يحقق ذلك الآتي في مجال التتمية السياحية:
- تأميان الإطار التخطيطي المشاريع الخاصة مثل المخيمات والقرى السياحية والاستعمالات
 الخاصة كسباق السيارات ومنتجع المها .
- أن يشكل نسق المساحات المفتوحة الإطار العام للمدينة من خلال مجموعة من محاور النتمية حيث تـم اقـتراح إنشـاء محـور اخضـر يربط قلب المدينة مروراً بخور دبي والمناطق الصحراوية والمحمـيات الطبيعية وهناك محور آخر يربط منطقة النتمية للمرسى الغربي وتلال الإمارات إلى الداخل تجاه المنطقة الصحراوية.
- تطوير الخدمات والمرافق السياحية وكذلك المحافظة على البيئة من الماوثات الطبيعية والمخلفات

- ومعالجتها ومن ثم إعادة استخدامها.
- زيادة كفاءة استثمارات القطاع الحكومي والقطاع الخاص في النشاط السياحي.
 - تحسين الصورة البصرية الإمارة دبى .
- المحافظة على النواحي الجمالية والترويحية المدينة وتطويرها من خلال الالتزام بمبادئ التخطيط
 الشامل المدينة .
- ٢. خطـة اسـتراتيجية خمسية لبلدية دبي (٢٠٠١ ٢٠٠٥) لدعم وتعضيد دور ومركز الإمارة المالي والمـتجاري والسـياحي من خلال دعم الدور الاقتصادي للإمارة إقليمياً، وتطوير خدمات البلدية للمجتمع بكفاءة وموف تحقق الثالى:
 - حماية البيئة الطبيعية والمحافظة على الشواطئ والمبانى النزائية.
 - دعم قطاع السياحة لجعل دبي تستوعب نسبة عالية من القطاع السياحي في الشرق الأوسط.
 - تطوير خدمات البلدية لخدمة القطاع السياحي.
 - تطوير الخدمات والمرافق العامة ونظم الاتصالات والمحافظة على تحديثها وزيادة كفاءتها .

ثالثاً: الخطة الخمسية الاستراتيجية للتنمية الصرانية وعلاقتها بالتنمية السياحية

قامت بلدية دبسي بإعداد " استراتيجية وبرامج عملية انتفيذ المخطط الهيكلي المنطقة دبي الحضرية " التحديد الخطوات اللازمة انتفيذ المخطط الهيكلي المنطقة دبي الحضرية والذي نرجمت إلى الخطة الخمسية الإستراتيجية الأولسي (٢٠٠١ – ٢٠٠٥) مع إعداد أولويات برامج تنفيذية سنوية لها بالنتسيق مع الجهات القائمة على دعم القطاع السياحي ونتفيذ المشروعات السياحية ، وإعداد خطط زمنية السنوات (٢٠٠٤-٢٠١٥) ، وقد ركزت الخطة على دعم القطاع السياحي وذلك من خلال تحقيق التالي :

- ١- توفير رصيد كافي من الأراضي للأنشطة السياحية وتخصيصها حسب الخطة العامة .
- ♦ توفير مساحة ٧٧,٢ هكتار للأنشطة السياحية خلال سنوات الخطة الاستراتيجية الخمسية لمنطقة دبي
 الحضرية .
- ◄ توفير مساحة ٧٦٨,٧ هكتار لمناطق السفارى ، ٤٨٧٧ هكتار لرياضة تسلق الجبال ، ٢٦,٩٢ هكتار الفنادق ، ٧٤,٧٤ هكتار المخيمات السياحية ، ٢١,٥٢ هكتار المنتزهات بمنطقة حتا الخدمة الأغراض السياحية .
 - ♦ تتسيق وتطوير المرافق والخدمات الأساسية في المناطق السياحية .
 - ♦ نطوير الشولطئ والمخيمات السيلحية .
 - ♦ ترميم المواقع الأثرية وصيانة توسيع المبانى التي تبرز تراث الإمارة .
 - ♦ إقامة العديد من المنتزهات العلمة والمجمعات الرياضية وغيرها من المرافق الترويحية للإمارة.
 - ♦ تتفید مشروع تطویر شولطئ دیرة ومشروع راس الخور والجداف

٧- إعداد الدراسات الاقتصادية والنقصيلية للمناطق الملائمة للأنشطة السياحية

- لستشراق ودراسة مواقع ذات مقومات سيلحية (مثل الصحراء ــ مواسم المطر ــ المناطق الريفية ــ المناطق التاريخية ــ وأتماط الاستعمالات المناسبة والبيئة الصحراوية والحيوانية)
- تطوير أنماط جديدة لمنظومات الخدمات والمرافق العامة تناسب البيئات الحساسة ايكولوجياً وتنفيذ

- مشاريع تجربيبة لهذا الغرض.
- ♦ ربط قلب المدينة بالمناطق الصحر لوية والمحميات الطبيعية ومحاور تربط البحر بالمناطق الصحر لوية.
 - ♦ المحافظة على النواحي الجمالية والترويحية وتحسين الصورة البصرية المارة دبي .
- الحف اظ على التراث العمراني وتأكيد الخصوصية العمرانية والبيئية العصرية المتميزة بغرض إثراء المبعد السياحي الإمارة (الحدائق العامة مشاريع الثندغة مشاريع البستكية مشاريع واجهة الخور مشاريع الرأس)
- ٣-تطوير التشريعات التخطيطية الخاصة بتقميم الأراضي للأنشطة المياحية والاتحة تصنيف الأنشطة السياحية
- ♦ تطوير النشريعات التخطيطية الخاصة بتقميم الأراضي للأنشطة السياحية والتصميم العمراتي للفنادق وتبسيرها وتبسيطها .
 - إعداد وتطوير التحة تصنيف الأنشطة السياحية .
 - مراجعة أنظمة واواتح تصنيف الأنشطة السياحية وتيسيرها وتبسيطها.
 - ♦ الرقابة الميدانية من حيث الالتزام بالتشريعات القائمة التصنيف الأنشطة السياحية .
- وضع الضوابط المناسبة وكتابتها وتعميمها عن المواقع السياحية ما يصرح به من انشطة سياحية حفاظاً
 على التوازن البيئي المطلوب .
 - ٤- تطوير وتسهيل الإجراءات الإدارية المصاحبة للترخيص السياحى .
 - متابعة عمليات تخصيص الأراضى للأنشطة السياحية للأفراد والشركات والمؤسسات والمستثمرين
 - دراسة طلبات الرخص السياحية بالتنميق مع الجهات ذات العلاقة
 - تطوير وتسهيل الإجراءات الإدارية المصاحبة للترخيص للأنشطة السياحية والممارسة .
 - ♦ توضيح الإجراءات الإدارية ونشرها على الجهات المستفيدة .
 - تطوير وتحديث قاعدة المعلومات الخاصة بالأنشطة السياحية على مستوى قطعة الأرض .
- إنشاء وتداول قواعد المعلومات عن المحميات الطبيعية وقدرات وموارد الإمارة سياحياً وإقليميا
 بالاشتراك مع الجهات المعنية .
 - ♦ تطوير وتحديث قاعدة المعاومات الخاصة بالأنشطة السياحية على مستوى قطعة الأرض .
 - ٦- إعداد دراسات المساسية للقطاع السياحي .
 - ♦ إعداد الدراسات االقتصادية والتقصيلية للمناطق الملائمة الأنشطة السياحية
 - ♦ إعداد دراسات حساسية للقطاع السياحة بصفة دورية .
 - ♦ دراسة عن البيئات الطبيعية والمحميات بالمناطق الريفية .
 - ٧- رفع كفاءة وتطوير خدمات البلدية للقطاع السيلحي
 - ♦ الاهتمام بالحدائق العامة وزيادة رقعة المساحات الخضراء
- ♦ إنشاء المحميات الطبيعية مثل محمية جبل على للشعب المرجانية والمحمية الطبيعية في خور دبي
 لاجتذاب العياحة ، وقد أدى ذلك الى جعل دبي إحدى المراكز العالمية المعتمدة من الهيئات الدولية في
 الحفاظ على الحياة الفطرية .
 - ♦ الاهتمام بقرى النراث والمناحف والمحافظة على الأسواق القديمة وتتفيذ مشروع تخطيط منطقة حتا .

رابعاً: القوة الدافعة للتتمية السياحية خلال الفترة من ٢٠٠١-٥٠٠٠:

تـــتمحور القوة الدافعة المتطوير ضمن الخطة الاستراتيجية الخمسية البلدية دبي الفترة من ٢٠٠١ ــ ٢٠٠٥، في تشـــجيع القطاع الخاص في دعم المرافق السياحية التي تنفذها البلدية والمشاركة في تطويرها، وذلك من خلال المشاركة الفعلية أو نقديم الدعم المالي . وتدعيم قطاع السياحة .

والتحقيق تلك العوامل فقد تضمنت الخطة الوسائل والإجراءات التالية:

- لاتركيز على جعل دبي منطقة جنب السياحة العالمية والإقليمية .
- استقطاب المعارض التجارية والصناعية الشركات العالمية الترويج من خلال أسواق دبي.
- المشاركة في المعارض الدولية ، وزيادة عدد مكاتب دائرة السياحة والتسويق التجاري في الدول .
- تطوير قواعد الخدمات في الموانئ والمطار انتسبط الإجراءات وحماية الحقوق العامة والخاصة .
- الاستمرار بإقامة مهرجانات التسوق وتطوير الفعاليات التي تقدم خلال تلك المهرجانات مع زيادة
 التسويق والترويج لها لاستقطاب المتسوقين من دلخل وخارج الدولة مع توفير التسهيلات اللازمة لذلك.
- تعسويق مسزليا الإمارة للطبيعية والبيئية والجغرافية من خلال برلمج ترفيهية على المستويات المختلفة
 للعائلات المواطنة والوافدة ، انطلاقاً من دبى.
- التركيز على التخطيط المدروس للأحداث الاحتفالية الموسمية ، وقياس منافعها العباشرة وغير العباشرة.
- ريادة المساحة الخضراء ومكافحة التصحر ، لتجميل الطبيعة وتحسين المناخ والحد من تطاير الغبار
 وملوثات الهواء.
- تكثيف السيرامج الإعلامية من خلال الصحف والمجلات المحلية والعالمية ومن خلال شبكة الإنترنت
 الشسرح معالم دبي وتسهيلاتها السياحية والتجارية ، والتعريف بالأنظمة والقواتين المطبقة منها، وزيادة
 بسرامج البث التليفزيوني عبر المحطة الفضائية حول حضارة وجمال دبي وما يتوفر فيها من معالم
 سياحية.
- دعم القطاع الخماص وتشجيع العمل المحر وتحسين مستويات الإنتاج ذات الجودة العالمية ، وتطبيق برنامج إدارة الجمودة الشماملة وإصدار جائزة دبي المجودة الخلق المنافسة بين جميع شركات القطاع الخماص، وإذا تم تأسيس برنامج إدارة الجودة الشاملة وإصدار جائزة الجودة بين جميع شركات القطاع الخاص .

الجزء الرابع : إدارة التنمية السياحية في إمارة دبي

اولاً : دور الحكومة والقطاع الخاص في التنمية السياحية :

تمكنت لمارة دبي منذ عام ١٩٨٠ من لجنياز مراحل هامة في النتمية السياحية مما جعلها نتبوأ مكانة متميزة في الشرق الأوسط كمدينة جديدة وعصرية حيث تم لإجاز المرافق السياحية والتي نتلاءم مع متطلبات السياحية العالمية كإنشاء شبكة الطرق والجسور والمواني البحرية والجوية والغنادق والمرافق الرياضية والترفيهية وان عملية نتفيذ هذه البنية الأسلسية وادارة النتمية السياحية ايس عملاً سهلاً ويحتاج إلى المرونة الكافية لمتخذ القرار. ولفهم آلية إدارة النتمية كان لابد من التعرض إلى عملية النتمية سواء كان ذلك من خلال القطاع الحكومي أو القطاع الخاص والجهات المؤثرة في اتخاذ القرار:

١_ دور القطاع للحكومي

تهدف حكومة إمسارة دبسي في الأساس إلى ضمان استمرار المستويات المرتفعة للدخل والى تتوبع قاعدتها

الاقتصادية، وبالتالي فإن التصور المستقبلي الذي تم وضعة للإمارة هو الوصول إلى مستوى الاقتصاديات المتقدمة اعتماداً على القطاعات الاقتصادية غير النفطية والاستثمارات المحلية وذلك بحوالي عام ٢٠١٢.

كما تهدف رؤية إمارة دبي للمرحلة المقبلة للى تدعيم الدور الإقليمي لدبي كمركز المال والأعمال والتجارة والسياحة " وان رؤية بلدية دبي للمرحلة المقبلة هي " دعم وتعضيد دور ومركز الإمارة المالي والتجاري والسياحي من خلال دعم الدور الاقتصادي الإمارة إقليميا ، وتطوير خدمات البلدية المجتمع بكفاءة ".

ويتكون الهيكل التنظيمي لامارة دبي من التالي :

أ - الإطار الاتحادي

تـــتولى الدوائـــر الاتحاديــة لدولة الإمارات العربية المتحدة والتي تتواجد فروع لها في مختلف الإمارات تلبية الحتـــياجات الدولـــة في مجال الشؤون الاجتماعية والعمل والعمال والشؤون الأمنية والصحية والتطيمية والدفاع المدنـــي وغـــيرها مـــن مجالات البنية الأساسية المساندة والموارد الطبيعية طبقاً لدستور دولة الإمارات العربية المتحدة . وفي نفس الوقت تتمتع كل إمارة يقدر من الاستقلالية في إدارة النتمية .

وفيما بستطق بالنتمية السياحية لا تتوفر هيئة لتحادية لها لوضع المخططات السياحية والترويج والتسويق ولكن يتمسئل أهم جوانب الدور الاتحادي في التتميق بين المسلمات والبرامج التي يكون على المستوى الاتحادي وتلك التسي علمي مستوى إمارة دبي مثل الخدمات الصحية والتعليمية والدفاع المدنى والجنسية والإقامة والتي نتعلق بالخدمات السياحية.

ب - الإطار المحلى

تســــتمد الدواتر المحلية بلمارة دبي صلاحيتها من صاحب السمو الحاكم. ويتكون الهيكل الحالي من ١٩ دائرة ، وتعتبر أهم الدوائر ذات العلاقة المباشرة بالنتمية السياحية

- □ بلدية دبي التي تتولى خدمات البلدية المعتادة وتلعب دوراً كبيراً في مجال تنمية وتطوير الإمارة حيث تقوم بوضع وتتغيذ اغلب المشاريع الإثمائية والتخطيطية . وإن رسالة البلدية للمرحلة تتلخص في تدعيم قطاعات الستجارة والصناعة والسياحة والبنية الأساسية وخدمات البلدية للمجتمع بهدف تعضيد دور ومركز الإمارة المالي والتجاري والسياحي "
- □ دائرة المداحة والتسويق التجاري تتولى مسؤولية التخطيط والتنظيم والتطوير لكافة الأمور المتعلقة بالقطاع المداحي في دبي ، إضافة الى ترخيص ومراقبة الفنادق والشقق الفندقية ومنظمي الرحلات وشركات النقل السياحي ووكالت المسفر والموافقة على تنظيم المؤتمرات والمعارض السياحية بديي والإشراف على المراكز المداحية والمتاحف ومواقع الآثار والتراث والمطاعم وبيوث الضيافة.
- □ داثرة الطيران المدني ، ومركز دبي التجاري العالمي والذي يقوم باستضافة وتنظيم المعارض والمؤتمرات
 والأحداث الرياضية والترقيهية .

ولتحقيق كفاءة آلية النسيق وإدارة التطورات العمرانية يتم الننسيق مع مختلف الجهات وعلى مختلف المستويات السيس فقط في إنجاز المشاريع وإنما في تشجيع الاستثمار أيضا. وخاصة دائرة السياحة والنسويق النجاري فيما يستعلق بوضع المشاريع السياحية على مستوى الإمارة ، واعداد المخططات التفصيلية وسن التشريعات وقوانين استعمالات الأراضي وذلك بهدف دعم هذا القطاع .

٧- يور القطاع الخاص:

لقد اسهم القطاع الخاص في الناتج المحلى الإجمالي بنسبة كبيرة لأن المناخ الاستثماري في الإمارة مناخ جيد في إن القطاع الخاص في ضوء خطة التتمية الشاملة ساهم بشكل قوى في نجاحها ليس فقط في القطاعات المالية والتجارية والصناعية ، ولكن أيضا في القطاع السياحي وخاصة نتيجة لتوفر التسهيلات التالية:

- رسوم منخفضة للكهرباء والماء والوقود والغاز وإيجار الموقع.
 - عدم وجود ضرائب على رؤوس الأموال والدخل الشخصي .
 - تجهيزات حديثة للنقل والاتصالات والتخزين.
- حرية تحويل العملات الأجنبية وأسعار صرف مستقرة ، وكذلك حرية حركة رأس المال .
 - توفر العمالة شبة الماهرة بأجور منخفضة.
 - توفر الفرص الاستثمارية الجيدة .
 - عدم وجود معوقات روتينية أمام تنفق الاستثمارات
 - التسهيلات المختلفة المقدمة من حكومة دبى .

إضافة إلى تطوير مواني دبي البحرية والجوية وإنشاء قرية دبي للشحن وتوسيع المطار واقامة المنطقة الحرة بمطار دبي والمنطقة الحرة بجبل على وتعميق خور دبي في السابق وتقوية البنية الأساسية للإمارة.

وقد قام القطاع الخاص منذ العقد الماضي بالاستثمار على نطاق واسع في مجال نطوير قطاع السياحة بدبي ويؤكد ذلك عدد الفنادق المئز الدة سنوياً وهي فنادق من أعلى مستويات الفنادق على مستوى العالم ومن أمثلة نلك الفائدق فندق برج العرب والذي يتكون من ٢٦ طابقاً بارتفاع ٢٢١ متر ، مما أصبحت إمارة دبي محطة جنب عالمية الجودة . وتبلورت مشاركة القطاع الخاص أيضا في مشروع المرسى الغربي ومشروع تلال الإمارات وإنشاء مدينة دبي للتسوق على مسلحة ٥٢٥ هكتار وبتكلفة ٦ مليار درهم .

وتتلخص أساليب تشجيع الحكومة للقطاع للخاص في القطاع المساحة في التالي :

- أ_ قـيام حكومــة دبــي بتقديم النصح والإرشاد من خلال برامج تساهم في تسهيل إجراءات القطاع الخاص
 وإيضاح الطريق أمام القطاع الخاص التوضيح المشروعات الاستثمارية السياحية سواء كانت فنادق أو شقق
 فندقية ... الخ من حيث حجم رؤوس الأموال والفوائد المقدرة وكيفية تدبير الأموال اللازمة المتفيذها .
 - ب _ تحديد ضمانات للحد من هامش المخاطرة وخاصة في المشروعات التي نتسم بالمخاطرة .
 - ج _ تطبيق مقياس الجودة على جميع القطاعات الاقتصادية أياً كان نوعها وحجمها ومنها القطاع السياحي .

مما جعل دولة الإمارات تأتى فى المرتبة الثانية بين دول المنطقة التي تتمتع بنقة المستثمرين الأجانب والمحليين بسبب الاستقرار السياسي والمالي والأمني ، وأصبحت دبي تأتى فى المرتبة الثانية بعد مصر من حيث مقصد السياح عام ١٩٩٩ فى منطقة الشرق الأوسط حسب بيانات دائرة السياحة والتسويق التجاري .

تاتياً : التحديات التي ولجهت التنمية العبيلحية في إمارة دبي

١- آلية التنسيق بين الجهات ذات العلاقة

♦ إن إعداد وتنفيذ استراتيجية المخطط الهيكلي المنطقة دبي الحضرية تطلب التنسيق الفعال بين أهداف وسياسات المخطط الهيكلي ويرامج دائرة السياحة والنسويق التجاري ودائرة التنمية اقتصادية وإدارات البادية . بهدف التأكد من تطابق مشاريع الخطة الخمسية المستقبلية لقطاع المساحة مع المخطط الهيكلي،

وتحقيق أفضيل عائد للامتثمارات على المرافق والخدمات العامة في المناطق السياهية ، ومراجعة النشريعات والقواتين التخطيطية لتحقيق الاستخدام الكفؤ للأراضي

- ♦ إن دعـم قطـاع المــياحة تطلب التنسيق مع شركة طيران الإمارات وكافة الدوائر الحكومية ودائرة المــياحة والتسويق التجاري ودائرة التنمية الاقتصادية المسؤولة عن مهرجان دبي التسوق ومهرجان صيف دبي ، والقطاع الخاص المتمثل في الفنادق والشركات المساحية حيث أن كانت تقوم الفنادق في الماضي بالترويج لدبي كواجهة سياحية وبعد التنسيق والجهد المشترك تطورت القاعدة السياحية.
 - ♦ تضافر جهود كافة المؤسسات والدوائر مع الهيئات الترويحية الأخرى للنهوض بالقطاع السياحي
- ♦ النتسيق فيما يتعلق مهرجان دبي للتسوق ، مهرجان صيف دبي ، معرض دبي للطيران الذي تستضيفه حكومــة دبــي كــل عامين والذي يشارك فيه اكثر من ٥٠٥ شركة عالمية في مجال التصنيع المدني والعسكري ، تمثل ٣٥ دولة الى جانب المشاركات للأجنحة الوطنية والصناعية الأمر الذي جعله يحتل المركــز الثالــث في العالم في معرض الطيران الدولية بعد معرض لوبروجيه الفرنسي ، وفارينورو البريطاني .

وبالنسبة لمهرجان دبي التسوق فأن نجاحه وتميزه بكمن فى التعاون الوثيق بين القطاعين العام والخاص والشركات الراعية المهرجان والتي يزيد عدها عن ١٥ شركة منوياً ، فقد تحولت هذه الشراكة ما بين الحكومة والقطاع الخاص الى نموذج يحتذي به فى منطقة الشرق الأوسط التي بادرت بدورها الى تنظيم أحداث مشابهة وصلى الى تنظيم أحداث المشابهة وصلى المهرجان الى ٢٩ مهرجان دائم وغير دائم ، وان موقع المهرجان على الإنترنت ساهم فى تنشيط الحرة التجارية وزيادة حجم المبيعات وتحقيق لكبر قدر من الترويج على المستوى العالمي .

٢ - آلية إدارة التنمية السياهية :

أن إدارة النتمية السياحية منظومة ليست بسهلة ، ولكن أمكن تنفيذها في إمارة دبي مع مراعاة الحالات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية للمدينة وبناء عليه تم التوصل إلى آلية مثلى لادارة النتمية السياحية ويتجلى ذلك من خلال إقامة المهرجانات (دبي للتسوق ، حدث صيف دبي ، شهر العطاء) والمعارض والفعاليات الرياضية واستضافة اجتماعات البنك الدولى والذي تضافر جهود جميع الدوائر المحلية .

الجزء الخامس: المشاريع التخطيطية المستقبلية ذات الصلة بالتتمية السياحية

تأسيساً على ما سبق يمكن تلخيص أهم المشاريع النتموية الناتجة عن استراتيجيات النتمية العرائية ذات العلاقة بالتنمية المباحية في إمارة دبي :

مشروع الجداف:

يهدف مشروع الجداف إلى تحقيق التالى

- الاستفادة القصوى من الولجهة المائية طبيعياً واقتصادياً.
- إتاحة الفرصة للاستخدام العام وسهولة الوصول لواجهة الخور .
- إناحية الغرصية لإعيادة تشكيل التصميم العمر اني المنطقة .
 - الاستفلاة القصوى من إمكانيات المنطقة الجمالية .

يعتبر مشروع تطوير كورنيش ديره من المشاريع الحيوية والهامة بإمارة دبي وللتي تحقيق العديد من الأهداف النتموية التالية :

مشروع تطویسر کورنیش دیره:

- تطوير ولجهة نبى البحرية.
- تكوين وتطوير شواطئ جديدة.
- توفير أراضى قابلة للتتمية العمراتية على الشاطئ مباشرة.
- عنصر مسائد للنمو الاقتصادي لمنطقة الأعمال المركزية CBD.
 مخطط تنمية منطقة حتا : تم إعداد دراسة تخطيطية متكاملة لمنطقة حتا بهدف إعداد مخطط هـ

تم إعداد در اسة تخطيطية متكاملة لمنطقة حتا بهدف إعداد مخطط هيكلي يحدد طبيعة وحجم النتمية المستهدفة في المنطقة واتجاهاتها المستقبلية. وقد اعتمد منهج النتمية العمر انية بالمخطط الهيكلي المقترح على المحافظة على خصائص التكوين الطبيعي المنطقة واستغلال المواقع ذات المميزات الجمالية لتوفير الأنشطة السياحية الملائمة كفنادق وموتيلات ومنتزهات علمة وأماكن انسلق الجبال . كما حدد المخطط الهيكلي المقترح منطقة متميزة بطبيعتها الجمالية وغطاؤها النباتي وانتشار بعض الأشجار البرية بها ويمكن المحافظة عليها كمحميات طبيعية وسفارى. كما حدد المخطط الهيكلي المقترح منطقة متميزة ويمكن أن تستخدم المخيمات المفتوحة وكمنتجع سياحي . علاوة على التأكيد على المنطقة المركزية كمنطقة المركزية والخدمات المعركزية .

المستاطق الترقيهسية والمصيات

المحمسيات الطبيعية بإمارة دبي:

التطوير العمراتي للمبائي الواقعة على شارع المطار:

تــم إعداد در اسات تفصيلية لتحديد المناطق الترفيهية والمحميات الطبيعية ، كما تم تحديد مراحل تتفيذها على مستوى الإمارة حتى عام ٢٠١٥.

تم إعداد دراسة تفصيلية عن المحميات الطبيعية بإمارة دبي ، كما تم تنفيذ مشروع دراسة المناطق المحمية في إمارة دبي، ووضع القوانين والضوابط المحميات الطبيعية المحافظة عليها ، وتحديد منطقتي رأس الخور وجبل علي الحياة الفطرية . حيث تمت زراعة منطقة رأس الخور بعدد ٥٠٠٠٠ مناة منجروف مما ساعد على إقامة نظام بيئي متكامل بالمنطقة وجعلها محمية طبيعية

تهدف الدراسة الى تحسين شارع العطار كمدخل المدينة الجميع الزوار ، المنافة الى طرح أفكار خاصة بالتصميم العمراني الإضغاء بعض الجماليات على هذا الشارع، وتعديل الاشتراطات التخطيطية تزيد من قيمة الأراضي الجذب الاستثمارات .

للخلاصة والتوصيات:

على السرغم من التجربة الناجحة لامارة دبي في مجال التنمية السياحية وعلاقتها بالنخطيط المستقبل وتحقيق منظومة التنسيق بين جميع الدوائر المعنية في الإمارة، إلا أن نصيب الإمارة من السياحة العالمية يمثل نسبة قلسيلة لا نتمشى مع جهود الإمارة في هذا المجال سواء من النولحي الإدارية أو التكاليف الاستثمارية خلال السنوات العشر الماضية ، والوصول الى الهدف من التنمية السياحية كمصدر رئيسي الدخل ، فأن هذا يتطلب مضافة الجهود وتحقيق التوصيات التالية :

- ١- دراسة الطاقة الاستيعابية الفنادق قبل ضبخ الاستثمارات الجديدة .
- ٢- التخطيط المشترك بين الحكومة والقطاع الخاص اللسهام في تطوير السياحة حيث لا تزال يتم
 النتميق بشكل عشوائي وبشكل منفرد من جانب الحكومة .
- ٣- تتوبع المقومات السياحية حيث لا تتعدى اكثر من الشاطئ ذات المساحة الصغيرة والتسوق ورحلات السفارى ويجب أن تتمشى مع طردياً مع النمو في عدد السياح.
- التومسع فسى البنية التحتية (التعليم والتدريب السياحي) والمقومات السياحية الجذب اكبر عدد من السياح.
 - ٥- إنشاء معهد أو كلية للتعليم الفندقي أو السياحي وخاصة الإرشاد السياحي.
- آ- إنشاء هيئة اتحادية للتخطيط السياحي تضم المؤسسات السياحية في الدولة وتتولى إعداد خطة عامة للنهوض بالسياحة على مستوى الدولة وتقوم بمهام ثلاث ، الاولى استثمارية تهدف الى إنشاء الغنادق والقسرى السياحية والاستراحات والثانية للإدارة والتنظيم والتسويق والدعاية والترويج ، والثالثة لرعاية الآثار والمتاحف .
 - ٧- يجب مراعاة مناطق الجنب السياحي بالأودية والجبال .
- ٨- تشـجيع شـركات مشتركة للاستثمار السياحي بما يحقق الاستفادة من العنصر الأجنبي لتحقيق عائد
 سيلحي كبير وبما يضمن تدفق الأقواج السياحية بصورة منتظمة .
- إعداد خطة رئيسية طويلة الأمد لترويج وتنمية المياحة حيث سيتم من خلالها تحديد المجالات السياحية المحتملة واقتراح البرامج والاستراتيجيات طويلة المدى لترويج السياحة وتتمينها.
 - ١- دراسة التعاون والتنسيق بين دول مجلس التعاون الخليجي في مجال القطاع السياحي .

تجرية المدينة المنورة في إعداد المخطط الإقليمي المنطقة المدينة المنورة

أمأنة المدينة المنورة

د. محمود عبد العزيز عليوة ـ مدير المشروع

يمر العالم في مطلع القرن الحادي والعشرون بمرحلة من الاندماج والتصارع بين القوى العالمية، ممثلة في الحركة للحرة والسريعة لمرأس المال والثقافة والفكر، مما جعل العالم قرية صغيرة تتأثر وتؤثر بشكل مباشر في بعضها السبعض، وبالتالي أصبح من أهم التحديات التي تواجه الدول الحفاظ على الهوية المحلية في وسط هذا الخضم من التصارعات العالمية، وفي ظل التوجه نحو العولمة وتحرير التجارة والخدمات اصبح من المهم إعادة للنظر في الخطط الإقليمية ووضع رؤية مستقبلية للتعية.

هــذا التغير العالمي قد حدا بحكومة خادم الحرمين الشريفين بالمملكة العربية السعودية إلى وضع صياغة جديدة المستقبل تؤهلها لدخول الألفية الثالثة بخطى ثابتة، وتجري هذه الصياغة من خلال الخطط السيادية العليا مثل الاســترافتيجية العمراتية الوطنية، أو من خلال المجالس واللجان المتخصصة مثل اللجنة الاقتصادية العليا أومن خلال الخطط الخمسية والخطط القطاعية التي تعدها الدولة.

_ مشروع المخطط الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة

ويأتي المخطط الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة من قناعة القيادة السياسية بالمملكة بأهمية وضع رؤية مستقبلية لمنطقة المدينة المنورة كواحدة من أهم مناطق المملكة لما تتميز به من وجود الإمكانات الطبيعية والاقتصادية والبشرية وفوق كل هذا لضمها المسجد النبوي الشريف ثاني أهم مسجد تشد له الرحال ومزار المسلمين في العالم،

وتقع منطقة المدينة المنورة في شمال غرب المملكة حيث تعتبر البوابة الشمالية المملكة ويتميز موقعها بوجود واجهة ملطية تمتد بطول نحو ٢٠,٧٠٣كم على سلحل البحر الأحمر، كما يتميز الموقع باعتباره نقطة تلاقي الحركة والخدمات، وفي نفس الوقت نقطة ربط بين شرق وجنوب المملكة بشمالها الغربي، كما يتميز الموقع بالتبايين الطبيعي للمطح، وتبلغ مسلحة المنطقة نحو ٢٥٥٨كم ٢، وتضم النطاق الإشرافي المدينة المنورة بالإضافة إلى سنة محافظات وهي محافظة ينبع، والعلاء بدر وخيير والحناكية والمهد، ويبلغ إجمالي عدد السكان بالمنطقة نحو ١٠٤٥ مليون نسمة في عام ١٤٤٠هـ، وتعتبر المدينة المنورة هي قطب التنمية الرئيس بالمنطقة، وتمثل نسبة سكان المدن المدن بالمنطقة، وتمثل نسبة سكان المدن ٤٠٥٧% من بحلة عدد السكان بالمنطقة، وتمثل نسبة سكان المدن ١٥٠٧% من الجمالي سكان المنطقة، وتأتي حاضرة ينبع الصناعية (ثاني أكبر مدينة صناعية بالمملكة) في المرتبة الثانية على مستوى المنطقة بعد المدينة المنورة من حيث عدد السكان وحجم الاستثمارات

_ منهجية العمل بالمشروع

لتبعيت أمانية المدينة المينورة بالتعاون مع المكتب الاستشاري الوطني (تضامن مكتب الدكتور أحمد فريد مصيطفى ومكتب الدكتور عبد الله يحيى بخاري) المنهج العلمي التحليلي في وضع الرؤية المستقبلية التنمية الإقليمية المنطقة من خلال جمع البيانات من مصادرها الأولية والثانوية، وقد تم التعاون مع ٢٣ خبيراً

ومتخصص في قطاعات التنمية المختلفة، وقد تم التعاون عن قرب ببن الأمانة وجميع القطاعات الحكومية والهيئات ذات الاختصاص التعرف على الإمكانات المتاحة والمشاكل القائمة والخطط المستقبلية لكل قطاع الدمجها في خطة متكاملة تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة ورفع مستوى الخدمات وتوفير فرص العمل المواطنين. وقد تم تشكيل لجنة تتفيذية عليا برئاسة صاحب السمو الملكي أمير منطقة المدينة المنورة المتابعة أعمال المشروع من خلال الاجتماعات الدورية ومناقشة استراتيجيات التنمية.

_ الإمكانات المتلحة ومحددات التنمية

لقد أسفرت الدرامات التطيابة البيانات الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية عن بروز العديد من الإمكانات الكامئة بالمنطقة والتسي يمكن الاستفادة منها في دفع عملية النتمية وفي نفس الوقت قد ظهرت بعض المحددات الواجب أخذها بعين الاعتبار عند وضع الرؤية المستقبلية انتمية المنطقة حتى تأتي هذه الرؤية في إطارها الواقعي وعملي يمكن تتفيذه، وفيما يلى عرض الأهم مؤشرات الإمكانات ومحددات النتمية بالمنطقة.

المؤشرات الطبيعية والبينية

- للموقع: يعتبر موقع منطقة المدينة المدورة متميزاً، حيث تعتبر البوابة الشمالية للمملكة، وملتقى اشبكات
 الطرق الدولية والإقليمية التي تربط وسط وجنوب وشمال المملكة، ويتميز الموقع بتباين عناصره
 الطبيعية وبوجود واجهة ومنافذ بحرية تربطه بالعالم الخارجي وتثري إمكاناته الاقتصادية.
- الستروات المعدنية: يوجد بالمنطقة العديد من الثروات المعدنية والخامات الطبيعية تتركز بشكل عام في كل من محافظة المهد والحداكية وينبع حيث توجد سبعة مواقع واعدة لإنتاج الخامات المعدنية، من أهم الستروات المعدنية الذهب والغضة والمغنسيوم والنحاس والرصاص والكروم والنيكل والعناصر المشعة، ولعل من أهم مشلكل الاستغلال للثروات المعدنية المتاحة سهولة الوصول المواقع التعدين، وتثبنب الطالب العالمي على المواد الخام.
- مصلار المهاه: تعتبر ندرة المياه من أهم مشاكل النتمية بالمنطقة، في حين أن من أهم مصادر مياه الشهرب المتاحة بالمنطقة محطة النحلية بينبع والخزان الجوفي بمنطقة الساق والذي يضم مخزون مائي ضخم، ويوجد برموبيات الأودية مخزون مائي محدود، في حين تعتبر مناطق الحراث مصدر هام المهاه بالمنطقة.
- التربة: تشير دراسات النربة إلى أن محافظة خيبر والعلا من المناطق الواعدة والمرتقبة للتنمية الزراعية نظـراً لإمكانـية توفر المياه الجوفية وصلاحية النربة المزراعة، علما بأنه من المهم دراسة خطة ترشيد الاستغلال المياه المتاحة انحقيق أكبر عائد منها وتحقيق هدف النتمية المستدامة المنطقة.
- السبول والأودية: تعرض مجاري الأودية للتعدي وقطاعاتها غير منتظمة هندسياً ولا توجد سدود بالقدر الكافسي للحماية والاستفادة من مياه الأمطار، كما لا يوجد نظام للإشعار المبكر، وعدم وجود هيئة متخصصة بالعناية بشتون الأودية.
- البيئة الطبيعية: توجد بمنطقة المدينة المنورة العديد من المواقع المتميزة طبيعياً والتي تحظى بغطاء نباتي وحيراني وتكرين طبيعي متميز، مما يستوجب حمايتها، ووضع برنامج لحماية البيئة من سأبيات النتمية، والحفاظ على الأنشطة العمرانية والصناعية بالمنطقة.

مؤشرات دراسات للبتية الأساسية

- ـ المنقل والمسرور: تحظى منطقة المدينة المنورة بوجود شبكة طرق سريعة على مستوى عالى، في حين يف نقد القطاع الشمالي من المنطقة الربط القوي بالشبكة، وشبكات الطرق الداخلية ضعيفة حيث يوجد بها عجز شديد بالطرق الممهدة والمرصوفة، وكل من مطار المدينة المنورة ومطار ينبع وميناء ينبع المنجاري والميناء الصناعي كلها المكانات مناحة بالمنطقة، ولكن بعضها غير مستغل بشكل اقتصادي وتحتاج لتطوير أساليب النشغيل.
- شبكات المياه: توجد شبكة تغذية من محطة التحلية بمستوى ممتاز لتغذية المدينة المنورة وينبع وبدر، في حين أن الشبكات القائمة في مدن المنطقة تحتاج لإعادة تخطيط وتحديث، ويعتبر عدم وجود مصدر دائم لمياه الشرب بمعظم القرى من المشاكل الرئيسة لتنمية القطاع القروي بالمنطقة حيث تعتمد على نظام المسقيا الذي توفره وزارة الزراعة والمياه.
- للصيرف الصيحي: توجد شبكة للصرف الصحي بالمدينة المنورة تخدم حوالي ٢٠% من المساحات المبنية، ويعتبر عدم وجود شبكات الصرف الصحي في جميع المدن والقرى بالمنطقة من مشاكل التنمية مما يهدد البيئة الطبيعية بالتلوث، وخاصة المياه الجوفية والتي يعتمد عليها في الشرب والزراعة.
- الكهرياء: تخدم شبكة الكهرباء الموحدة المدينة المنورة وينبع وبعض الأجزاء الغربية من المنطقة بشكل جيد، في حين أن جميع عواصم المحافظات تحتاج إلى تعزيز توليد الطاقة ونقلها وتوزيعها وربطها بالشبكة العامة، معظم القرى تفتقر الإمداد مناسب من الطاقة الكهربائية.
- الاتصالات: يترفر مستوى خدمة جيد بالمدينة المنورة، ويوجد قصور في الخدمات الهاتفية بالمحافظات خاصة المناطق الصحراوية بينما تتمتع المراكز القريبة المدينة المنورة بمستوى خدمة أفضل.

مؤشرات الخدمات العامة

- الاستقطاب: استقطاب المدينة المنورة لمعظم الخدمات الإقليمية نظراً لموقعها وتركز السكان بها.
- التهابين: يتوفر مستوى جيد من الخدمات العامة بالمدينة المنورة، ويوجد تبابن ولضح في مستوى توفير الخدمات سسواء من حيث الكم أو الكيف بين المدينة المنورة والمحافظات وبين عواصم المحافظات والقرى التابعة لها.
- مواقع الخدمات: نسبة كبيرة من وحدات الخدمات والمرافق العامة تشغل مباني مستأجرة الا تتناسب مع احتياجات الخدمة من حيث التوزيع والمساحة، مما يتطلب توفير مواقع ومباني لها بالمدن والقرى.
- الكثافة: تسارع زيادة الكثافة السكاتية بالمدينة المنورة يؤثر سلباً على مستوى تقديم الخدمات، وانخفاض الكــثافة السكاتية بالمناطق الصحر لوية تحول دون التوزيع الجغرافي المتوازن المخدمات وبالتالي ينخفض مستوى الأداء وترتفع تكاليف التشغيل.
- مستوى الأداء: يوجد ترلجع لمعتوى أداء بعض الخدمات خلال العشر سنوات الأخيرة مما يتطلب مراجعة التوزيع الكمي والكيفي لتلك الخدمات.

المؤشرات الاجتماعية

حجم الأسرة: يمتاز التوزيع النوعي السكان السعوديين بمنطقة المدينة المنورة بالتوازن حيث تبلغ نسبة

- الذكور نحو ٥٠% ومتوسط حجم الأسرة يتراوح بين ٥-٨ أفراد بمتوسط علم ٧ أفراد الأسرة.
- الحالسة الاجتماعية: ترتفع نسبة التعليم بين الذكور عنها في الإناث كما يتباين مستوى التعليم بين المدن
 والقرى، وتتراجع نسبة الأمية بشكل كبير بين المجموعات العمرية الصغيرة.
- قوة العمل: يرتفع نسبة تمثيل السعوديين في قوة العمل (١٢ سنة فأكثر) بالمنطقة حيث يبلغ ٤٧% مقارنة بحو الله ٢٤% على مستوى المملكة، ويمثل المشتغلون السعوديين بين الذكور ٤٣% وبين الإناث ٤%.

مؤشرات التقسيم الإداري للمحافظات

- الحدود الإدارية: يوجود تداخل في الحدود الإدارية بين المحافظات وبعضها البعض، ووجود تداخل بين
 حدود الإشراف الإداري بين المراكز، عدم وجود توصيف دقيق الحدود المراكز.
- التوازن: يوجد عدم توازن بين مساحة المحافظات وعدد السكان والقرى التابعة لكل منها وعدد المراكز
 الإدارية. كما يوجد تباين كبير في مساحة المحافظات والمراكز.

للمخطط الاقليمي لمنطقة للمدينة للمنورة ١٤٥٠هـ

المخطط الهيكلي الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة يعني التصور بعيد المدى المجهود الإنمائية بالمنطقة والعكاسائها على الأنشطة العمرانية المتوقعة بها خلال هذه الفترة، وفي مواجه المشلكل ومحددات النتمية والاستفادة القصوى من الامكانات المتاحة بشكل يضمن النتمية المتوازنة والمستدامة، وفي ظل الخطط والبرامج العليا المدولة فقد تم صياغة المخطط الإقليمي على العديد من التوصيات وآليات ويرامج التنفيذ، ومن أهم هذه التوصيات مايلي:

- تحديد السنطاق الإنسرافي للمراكز: الننسيق مع الإمارة والمحافظين ورؤساء المراكز، وتدقيق الحدود الإدارية للمحافظات، والتحديد والتوصيف لحدود الإشراف الإداري للمراكز، وتم بالفعل الخروج بهذه التوصية إلى حيز النتفيذ وتم تحديد النطاق الإشرافي لجميع محافظات ومراكز المنطقة.
- إنشاء محافظت والدي القرع ووادي القرى: إنشاء محافظة وادي الفرع بمساحة ٧٧٨٣ كم ٢ ، وعدد مسكانها الحالي ٣٣ ألف نسمة، وتضم مراكز (اليتمة _ وادي الفرع _ الأكحل _ أبو ضباع). وإنشاء محافظة وادي الفرع بمساحة ١٥٩٦٥ كم ٢، وعدد سكانها الحالي ٣٨ ألف نسمة، وتضم مراكز (العيص حجراجر _ شجوى _ المربع _ أميرة _ المرامية _ سايلة جهينة _ الأبرق _ السليلة _ الهجر الثلاث).
- دعم مستويات التنمية القروية: اقتراح تطوير ٩ قري التصبح مركز نتمية قروي منها ١٤ قرية مقترح بها مجمع قسروي، اقتراح تطوير ٣٠ قرية التصبح مركز خدمة قروي. الدعم الاقتصادي وتوفير الخدمات العامعة والسيادية، وفسرص العمل بمراكز النتمية والخدمات القروية التخفيف عن المدن والحفاظ على التوازن في توزيع السكان بالمنطقة.
- الستواژن في توزيع السكان والأنشطة بالمنطقة: سكان المدينة المنورة في حدود مليون نسمة واستيعاب جزء من الزيادة في ثلاث ضواحي سكنية بطاقة إجمالية ٢٧٥ ألف نسمة. الصويدرة والمليليح والفريش مسدن تابعة بطاقة إجمالية ٢٢٠ ألف نسمة الاستيعاب جزء من الزيادة السكانية بالمدينة المنورة. ينبع مركز تنمية تجاري ومدياحي وصناعي وطني الصناعات الثقيلة والمتوسطة والرايس مركز تنمية سياحي

- وميناء رئيس للصيد. العلا والمهد مراكز نتمية إقليمية، بدر وخيير والحناكية وربع ملح والعيص مراكز تتمية محلية واليتمة مدينة صناعية تابعة.
- توجيه النمو العمراتي للمدينة المتورة: الضواحي السكنية المقترحة هي المندسة ١٢٠ ألف نسمة، أيبار المائسي ١٢٠ ألف نسمة، العوينة ٣٥ ألف نسمة سنة ١٤٥٠هـ.. المدن التابعة المقترحة هي الصويدرة ٨٠ ألف نسمة، الفريش ٨٠ ألف نسمة، المايليج ٢٠ ألف نسمة، اليتمة ٥٥ ألف نسمة ربع ملح ٤٠ ألف نسمة سنة ١٤٥٠هـ.
- تطوير وتنسية مصدر المياه: الاستفادة من المخزون بمنطقة الساق. استغلال المياه تحت السطحية بمناطق التكوينات البازلتية وقيعان الأودية. تنفيذ المرحلة الثالثة لمحطة التحلية بينبع، وإمداد مدينة المهد والعيص بمياه التحلية.
- الاستفادة من الطاقة الحرارية الأرضية: تشير الدراسات الجيولوجية إلى أن حرة رهط وخيير تعتبر من مسناطق الحرارة الأرضية الجيدة لتوليد الطاقة الكهربائية، أهم المواقع توجد بجبل الرأس الأبيض بحرة خيسير، وتعتبر الحرارة الأرضية مصدر نظيف لتوليد الطاقة الكهربائية وتحلية المياه. تقوم أمانة المدينة المنورة باستضافة نخبة من الخبراء الدوليين لتقيم الموقف وعرض التجارب العالمية.
- تستويع الهسيكل الاقتصادي للمنطقة: استغلال الثروات والخامات التعدينية المغسيوم والذهب والفضة وللسنحاس والرصاص ومواد البناء. ودعم قطاع الصناعات التقيلة والمتوسطة والبيئية وتخصيص مواقع المناطق والمدن الصناعية. واستغلال إمكانات السياحة الطبيعية والأثرية والدينية والثقافية التي تزخر بها المسطقة انتمية قطاع الشروة الحيوانية السمكية بالمنطقة.
- الاستفادة من خط الزيت المار بالمنطقة: إنشاء مصفاة الزيت باليتمة كنواة المدينة صناعية وتغطية الطلب المحلي المنطقة الغربية من المنتجات البترولية، والتخفيف عن مدينة ينبع وتخصيص إنتاجها التصدير الخارجي، ونقل الصناعات المتوسطة والثقيلة من المدينة المنورة المدينة اليتمة الصناعية للمحافظة على وظيفة وطبيعة المدينة المنورة.
- تطويس شسبكة الطرق والمواصلات: تحقيق الندرج والنرابط والنكامل بين أجزاء الشبكة واقتراح إنشاء المعاطق المعادل المعادل
- إنشاء قاعدة للمعلومات التخطيطية على مستوى المحافظة: يعتبر توافر المعلومات وتحديثها بصفة مستمرة من أهم ضروريات استمرارية عملية التخطيط الإقليمي والتحديث المستمر لأتشطة التخطيط بما يواكب التغير غير المرئي في الأولويات، وتعتبر إنشاء قاعدة لشبكة معلومات بالمحافظات وربطها بامانة المدينة المنورة من أهم ضرورات المرحلة القادمة، فمن خلال هذه الشبكة المعلوماتية يمكن أيضاً متابعة التنفيذ وتحديد مراكر الضعف وأسبابه والعمل على علاجها قبل تراكمها، وقد قام المخطط الاقليمي

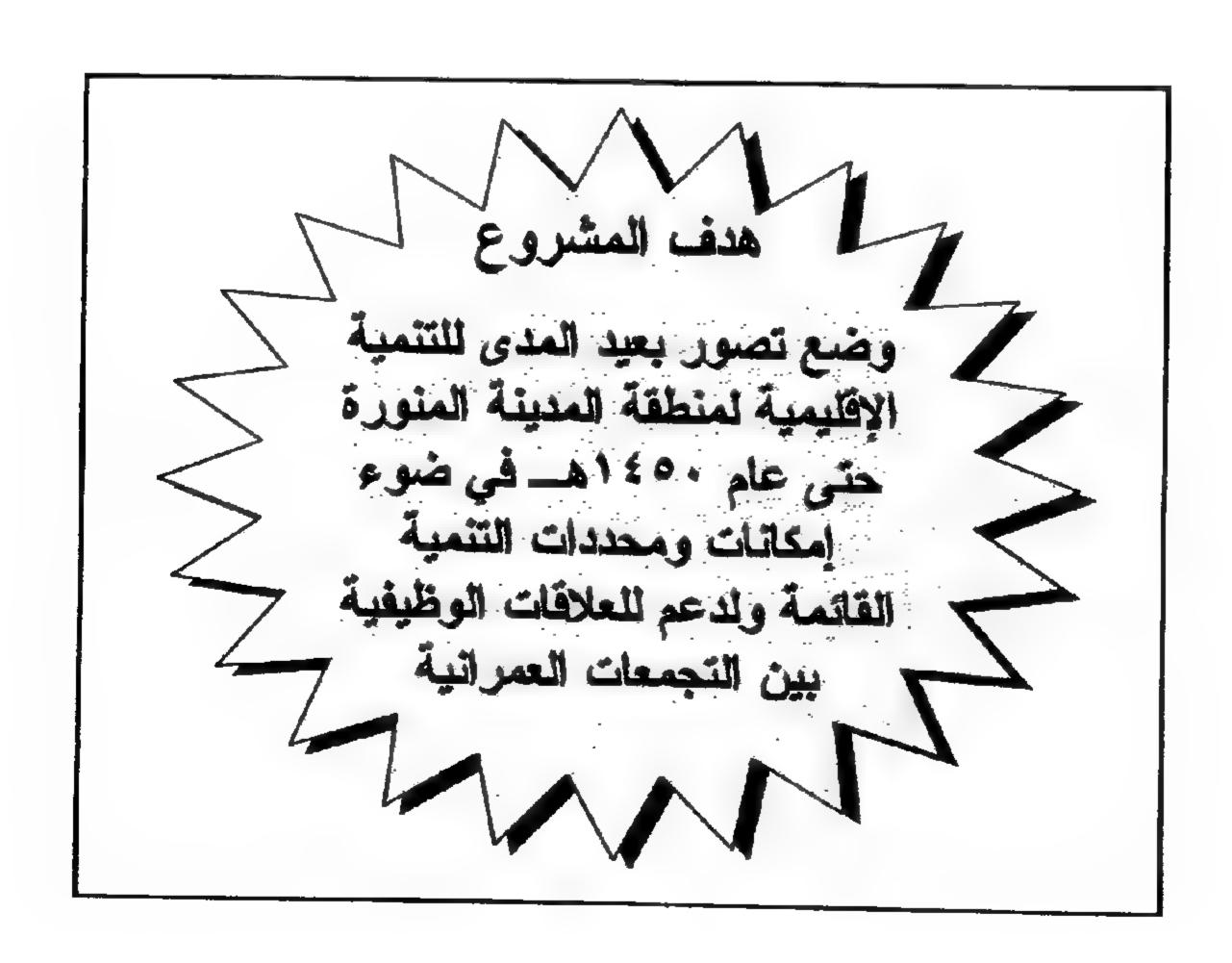
بإنشاء بنك لمعلومات القرية يضم البيانات الأساسية الأكثر من ٦٥٠ قرية بعد رفع مواقعها من الطبيعة التكون أداة سهلة ومفيدة في يد صانعي القرار والمخططين في المستقبل.

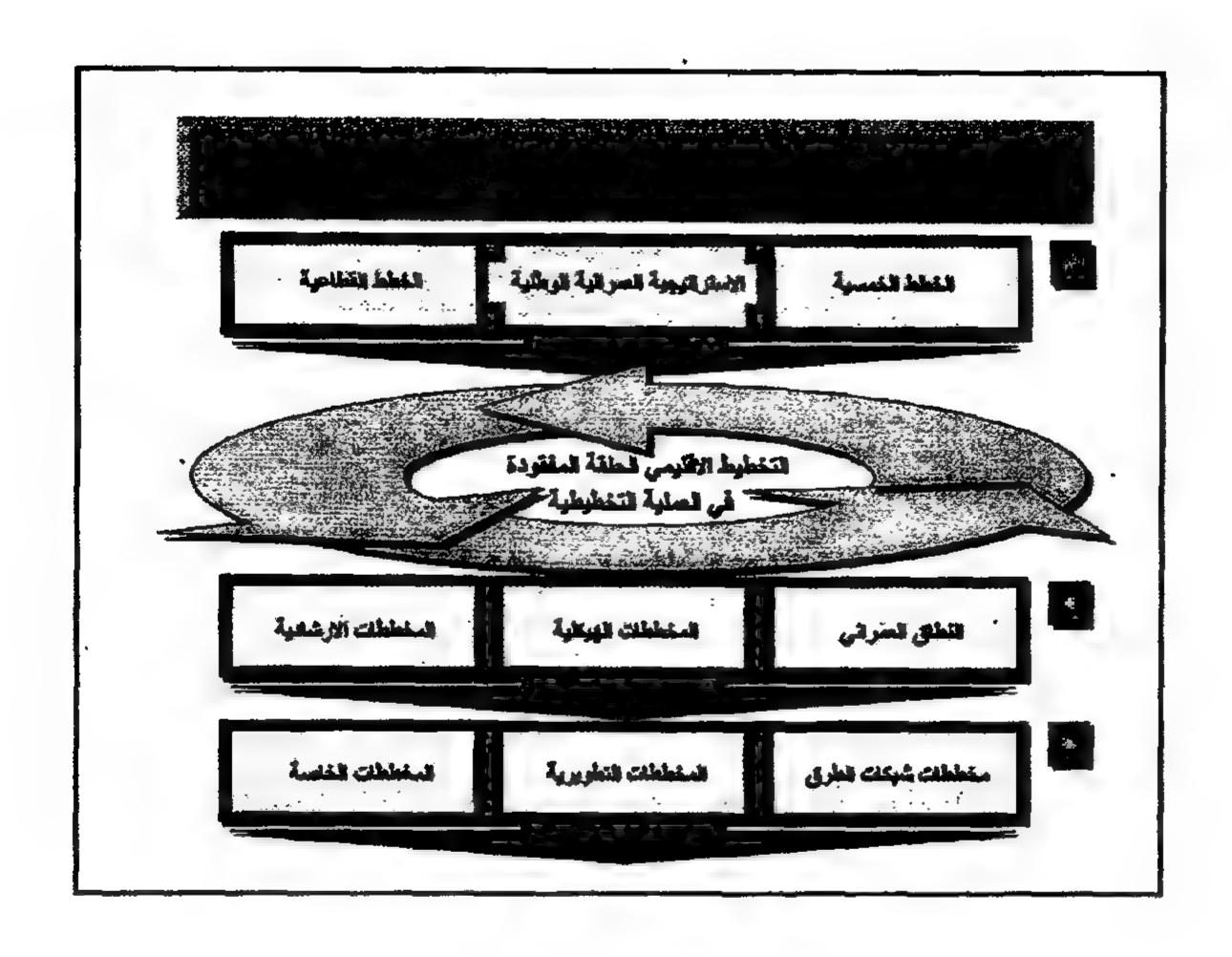
- تنمية الموارد البشرية: استهدف المخطط الاقليمي امنطقة المدينة المنورة منذ البداية توفير فرص العمل ونشرها على المحافظات وعدم تركيزها في مراكز الجنب الحالية، وبالتالي فمن المهم حتى تعود هذه الفسرص على المواطن السعودي بالنفع والفائدة من نتمية الموارد البشرية ارفع مستوى المهارات الفنية وتأهيل الكوادر المحلية للقيام بدورها في دفع عجلة النتمية الاقليمية، وقد وضع المخطط الاقليمي الآليات اللازمة لتحقيق ذلك.

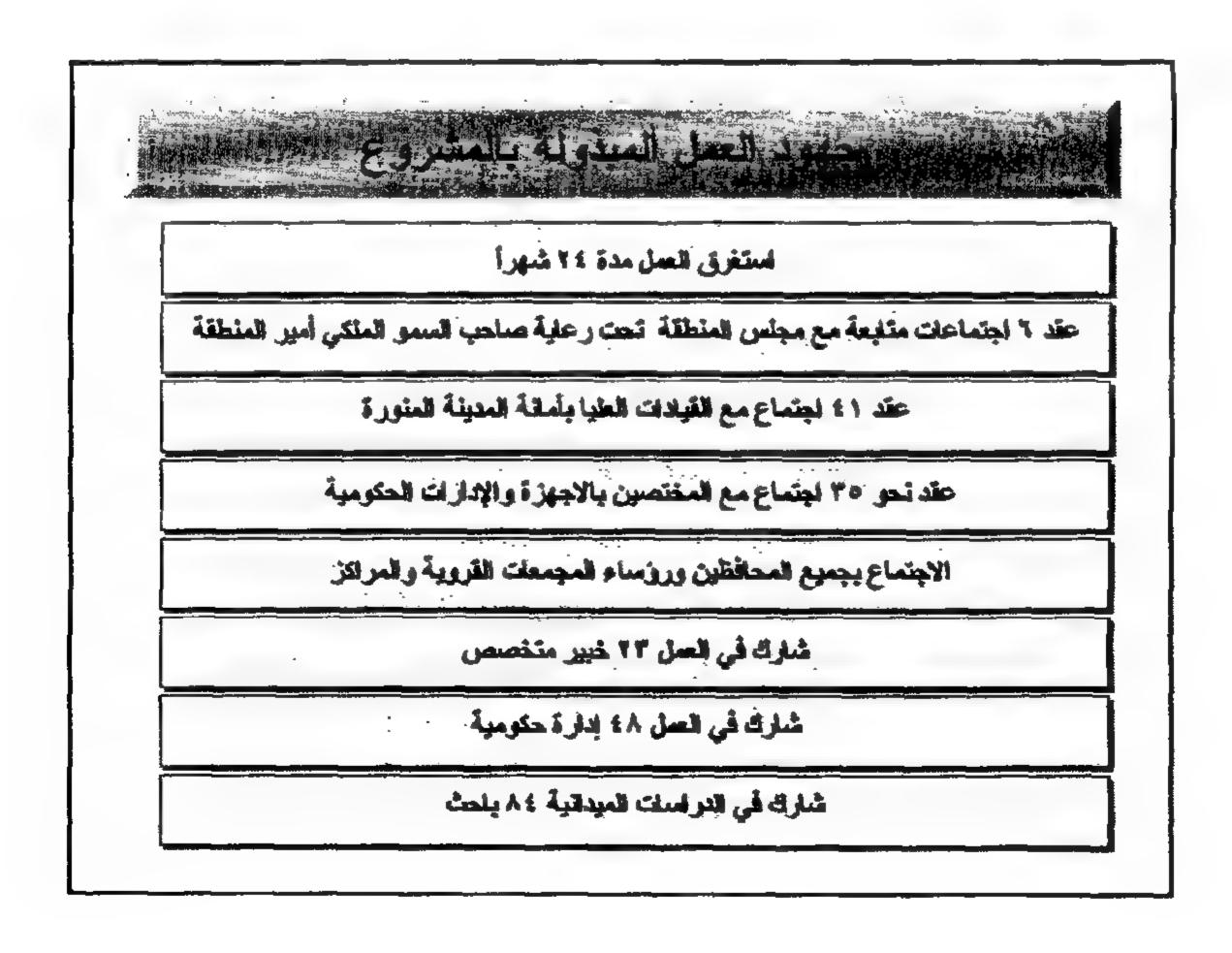
ندوة مدن المستقبل المعهد العربي لإنماء المدن ومؤسسة التراث الريس ٢٠ معن ٢٠ معن

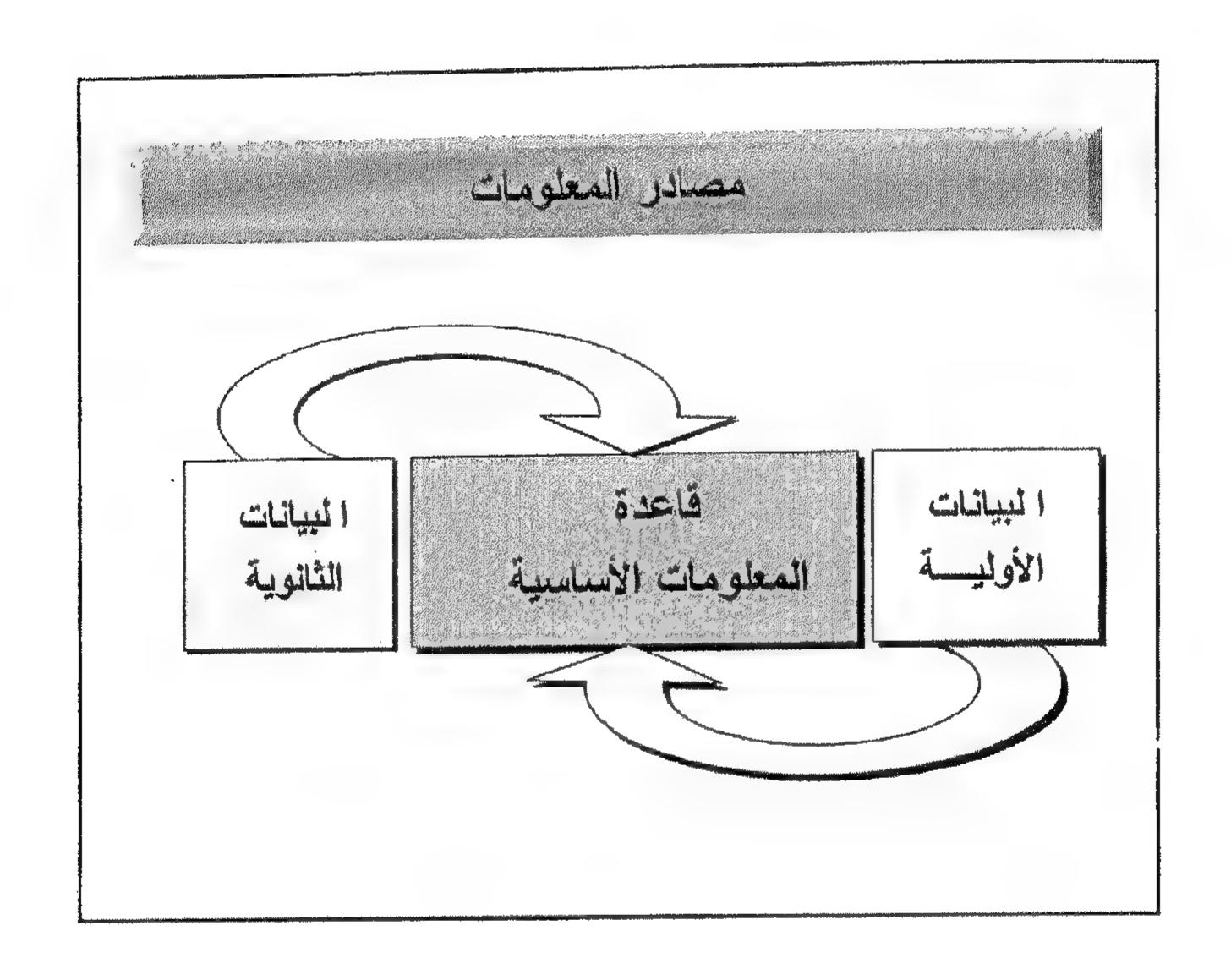
تجربة المدينة المنورة في إعداد المخطط الإقليمي المنطقة المدينة المتورة

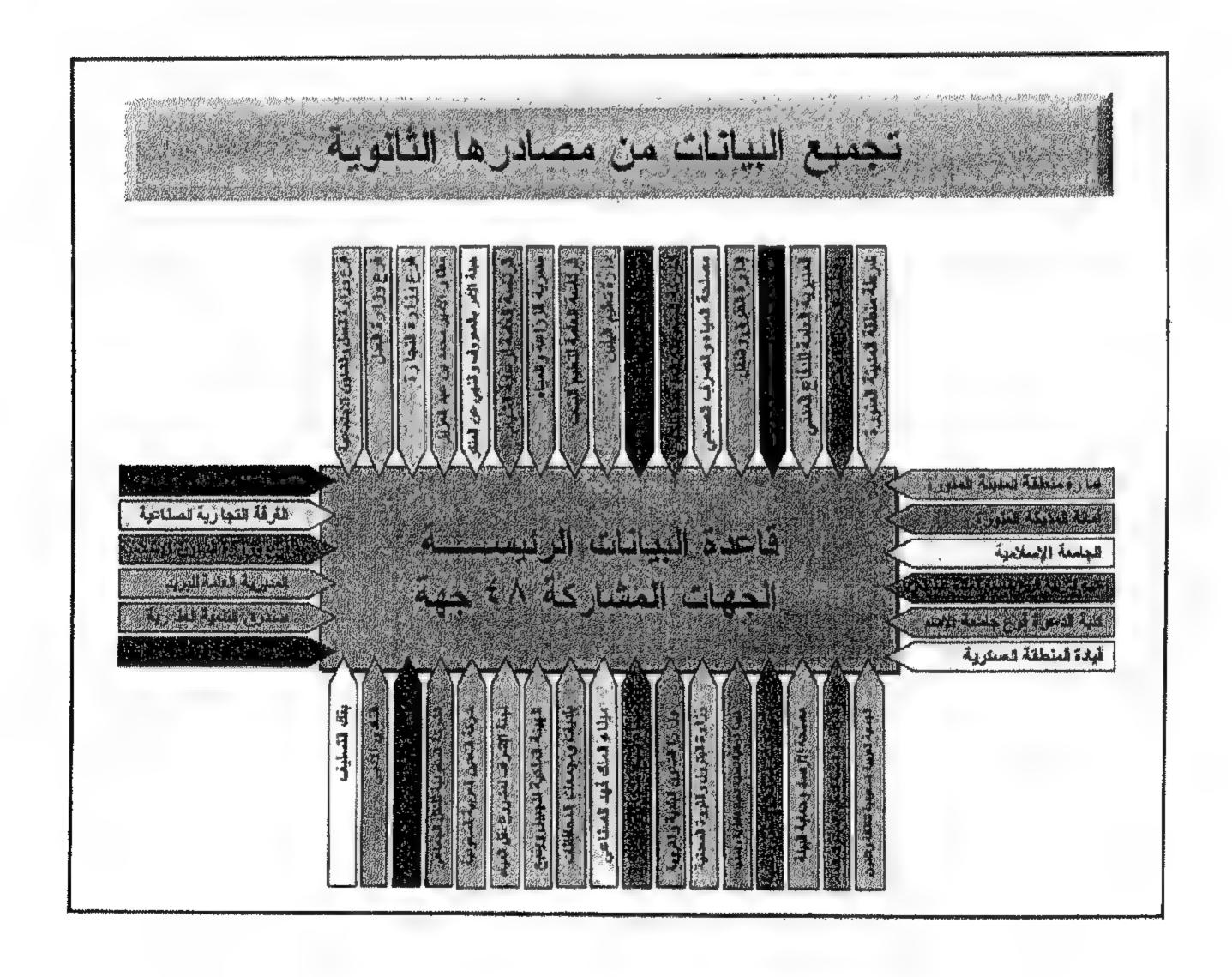
أملة المدينة المنورة الاستشاري تضامن مكتب الدكتور أحد قريد مصطفي ومكتب الدكتور عبد الله يحيى بخاري

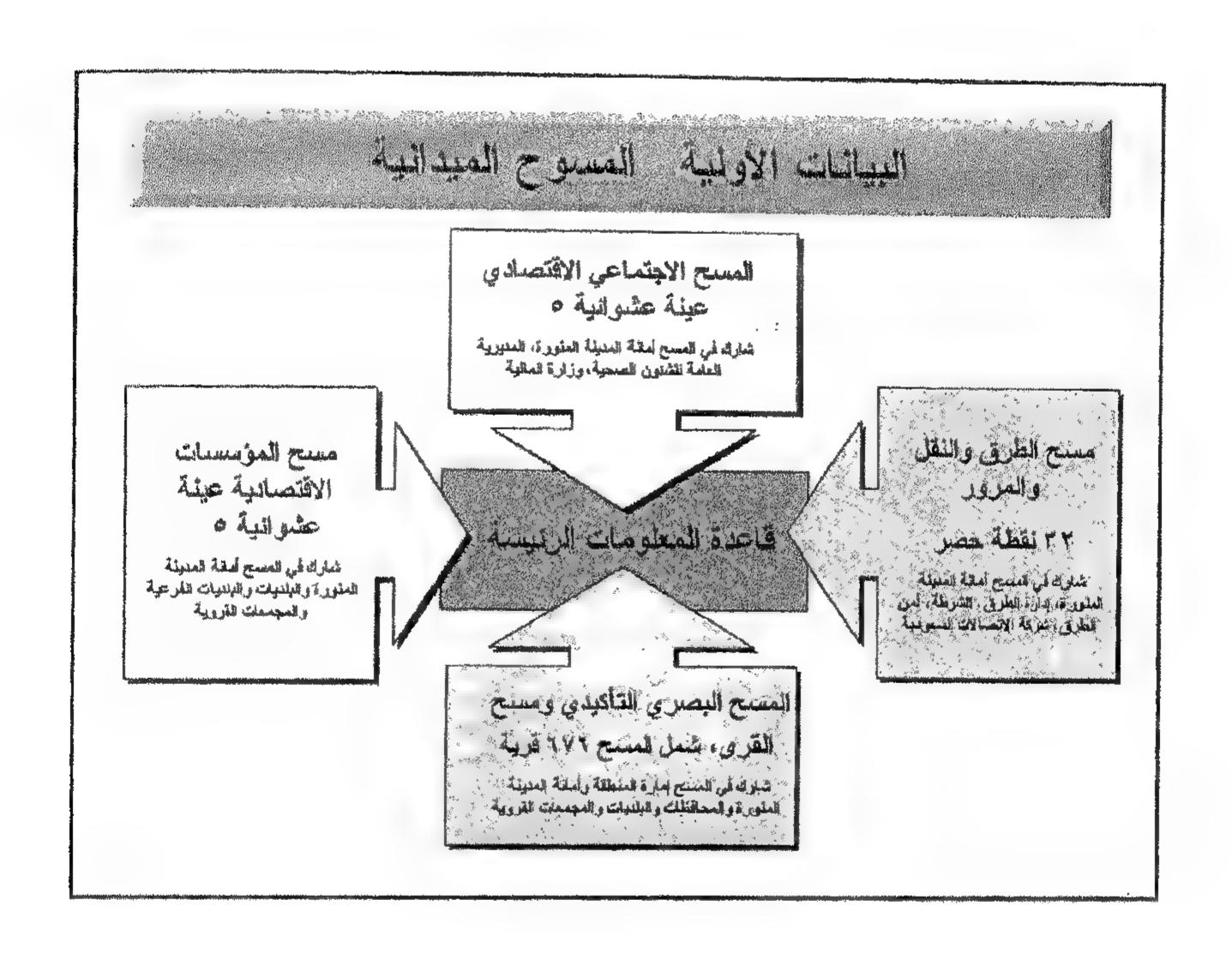


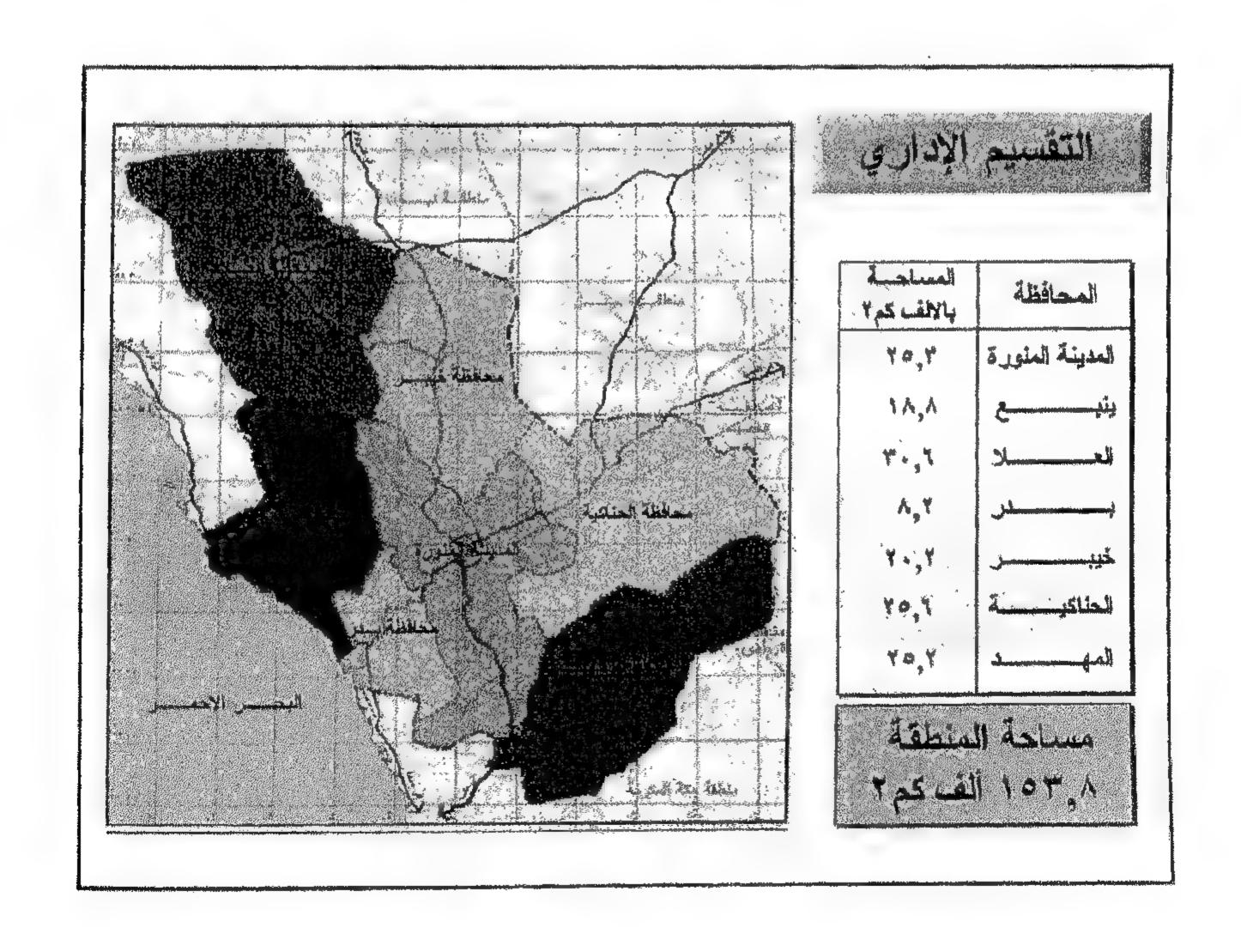














توصيات المخطط الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة

توصيات علمة على مستوى المنطقة

توصيات خاصة على مستوى المحافظات

توجيه الإطار العام النتمية ٨٧ توصية ﴿ الله توصية الهيكل الاقتصادي ١٤٠ توصية

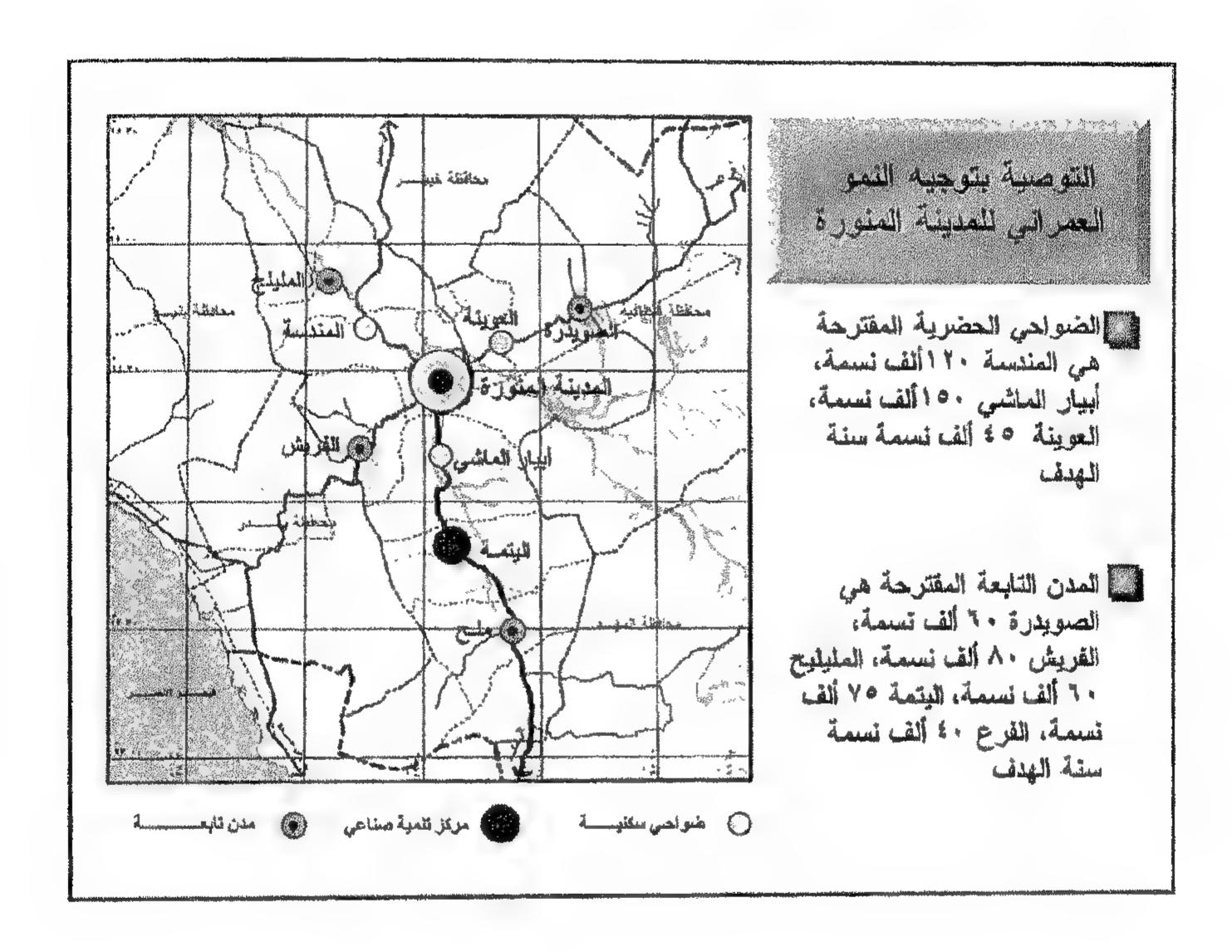
و توجيه الاستثمار الخاص ٢٩ توصية الخدمات العامة ١٣٢٢ توصية

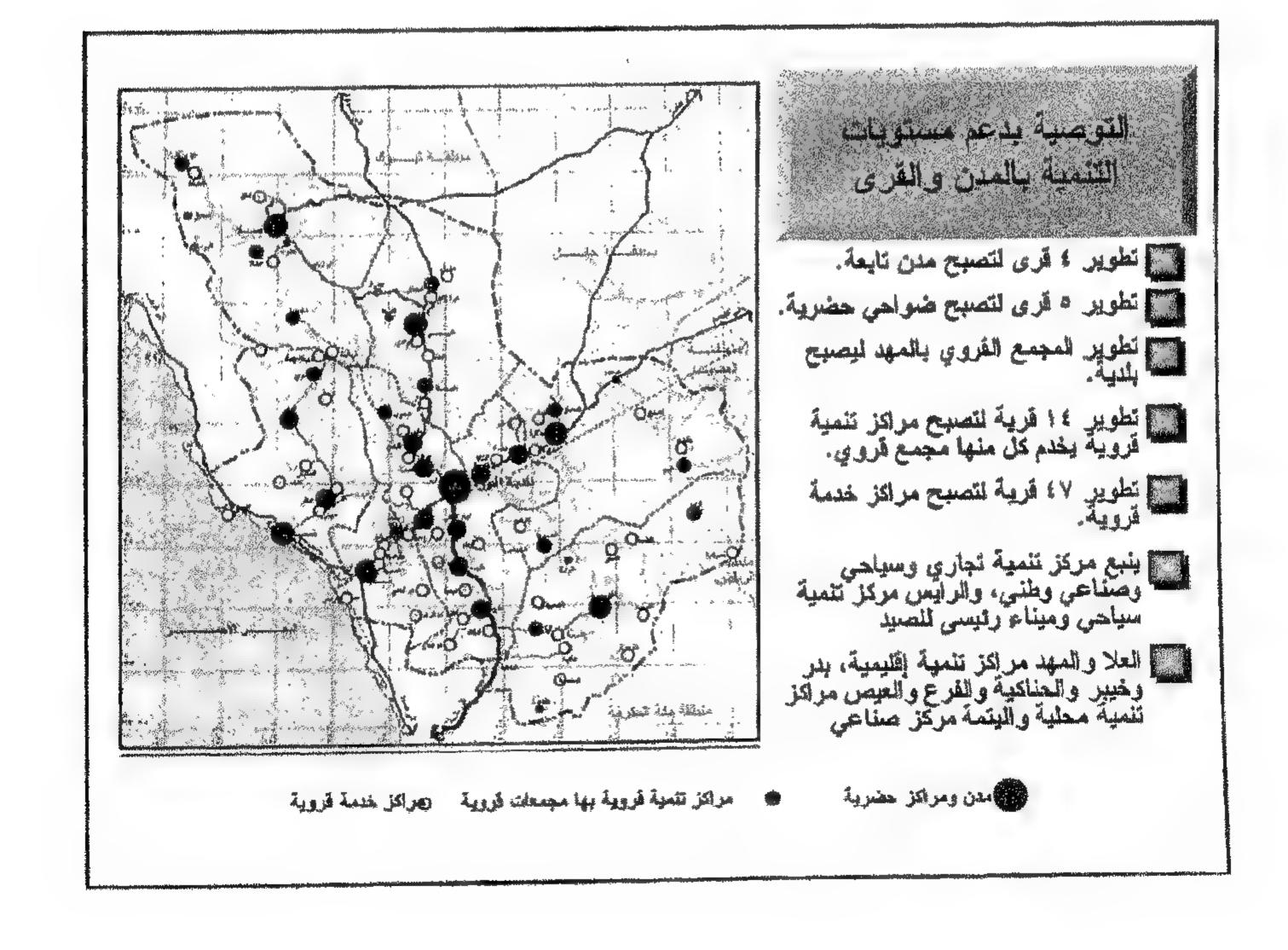
و تتمية الموارد البشرية ٢٤ توصية ﴿ وصيات البنية الأساسية ١١٨ توصية

عملية البيئة

بلغ إجمالي عدد التوصيات نحو ٢٢٤٤ توصية تم برمجتها على الحاسب الآلي لتسهيل اسلوب الاستدعاء والتصنيف حسب القطاع أو الموقع

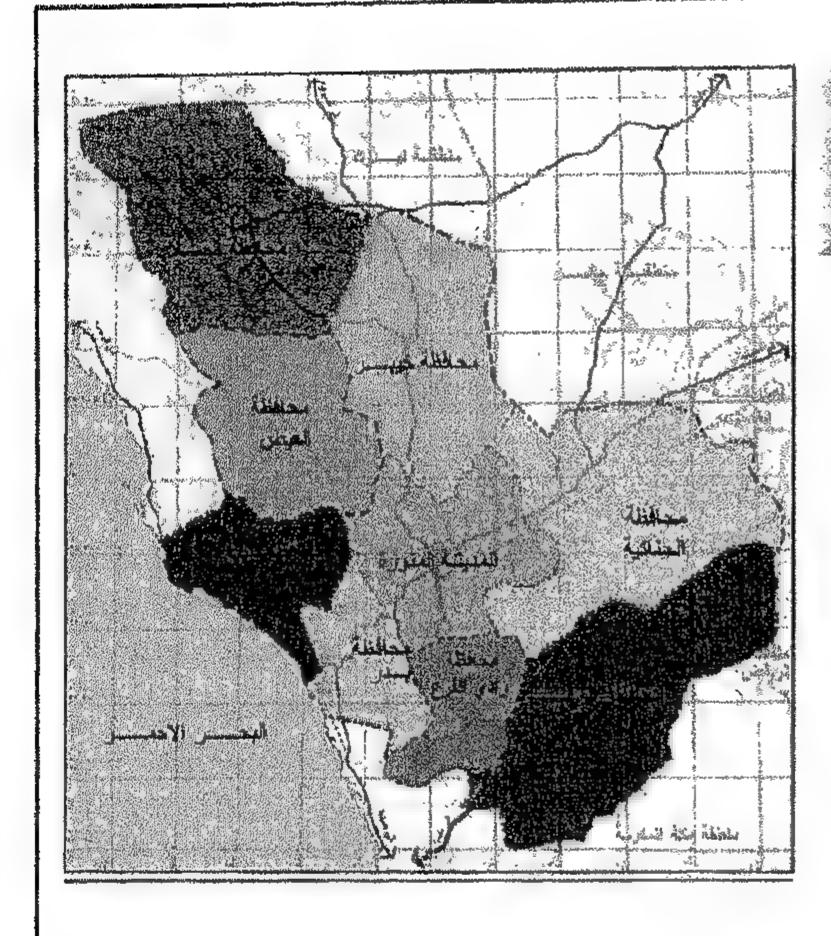
١٩ توصية



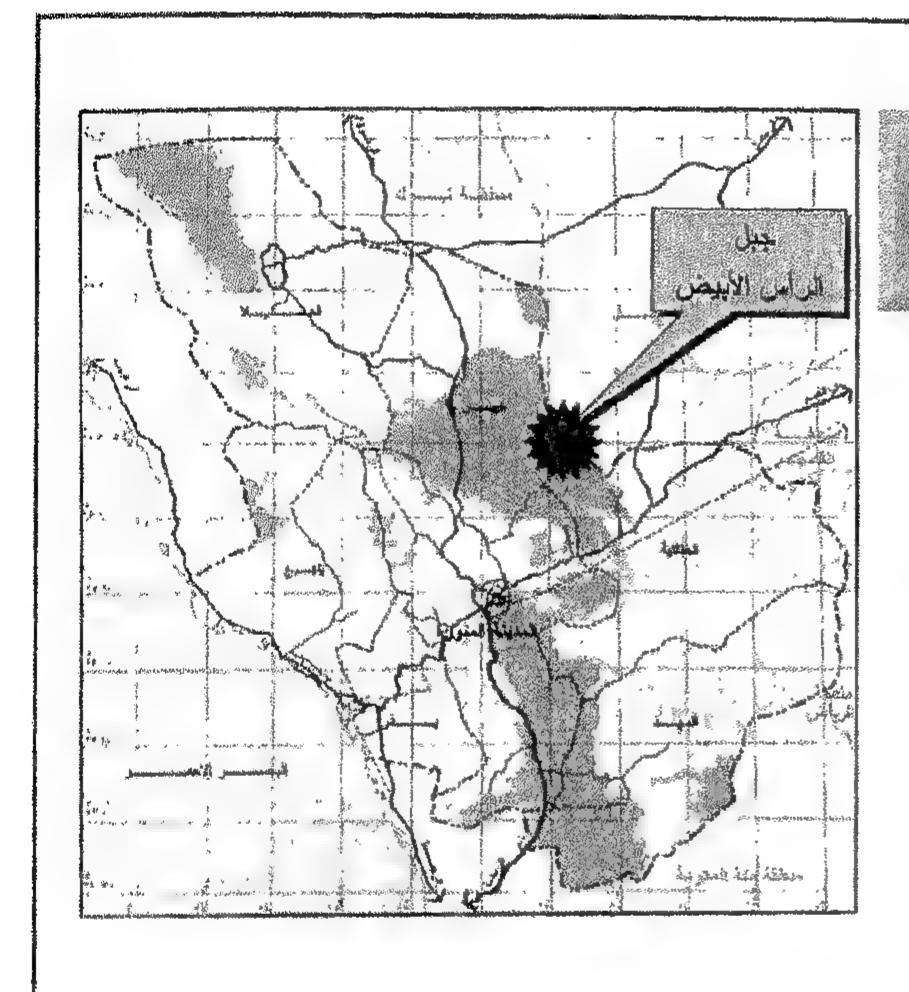


التوعيدة بالشاء محافظتي وادي القرع والعص

- محافظة وادي الغرع: المسلحة ٧٧٨٣ كيلومتراً مربعاً، عدد السكان الحالي ٣٣ ألف نسمة. وتضم مركز (اليتمة وادي الغرع الإكمل أبو ضباع)
- محافظة العيص: المساحة محدد ١٩٩٥ كيلومترا مربعاً عدد السكان الحالي ٣٨ ألف نسمة. ونضم مراكز (العيص جراجر شهوى المربع أميرة الأبرق المراسية سليلة جهينة الأبرق السليلة الهجر الثلاث)



التوصية بتطويق وتنمية مصادر العباه السنة ما المفرون بمنطقة السنة وإجراء الدراسات الفنية الملازمة. الملازمة. الملازمة. المناطق التكوينات البازلتية وقيعان البازلتية وقيعان البازلتية وقيعان الأودية وترشيد نظم الري. الأودية وبرشيد نظم الري. التحلية ببنيع، وإمداد مدينة المهد والحناكية وخيير والصويدرة التحلية بينيع، وإمداد مدينة المهد والعبص بمياه التحلية.

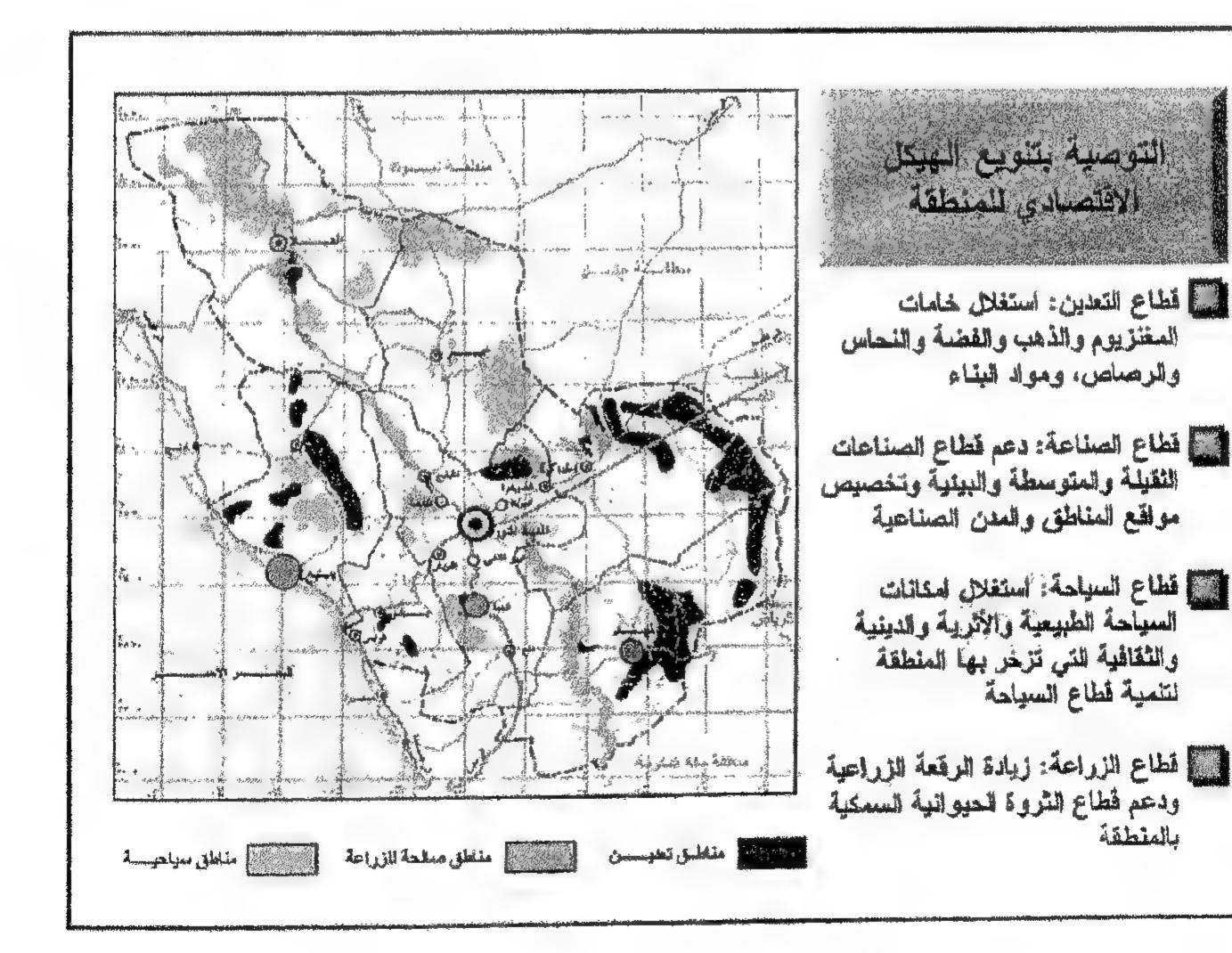


يوصى بعمل الدراسات القنية اللازمة للاستفادة من الحرارة الارضية بالمنطقة في توليد الطاقة الكهرباتية.

الترمية بتمبة مصلان

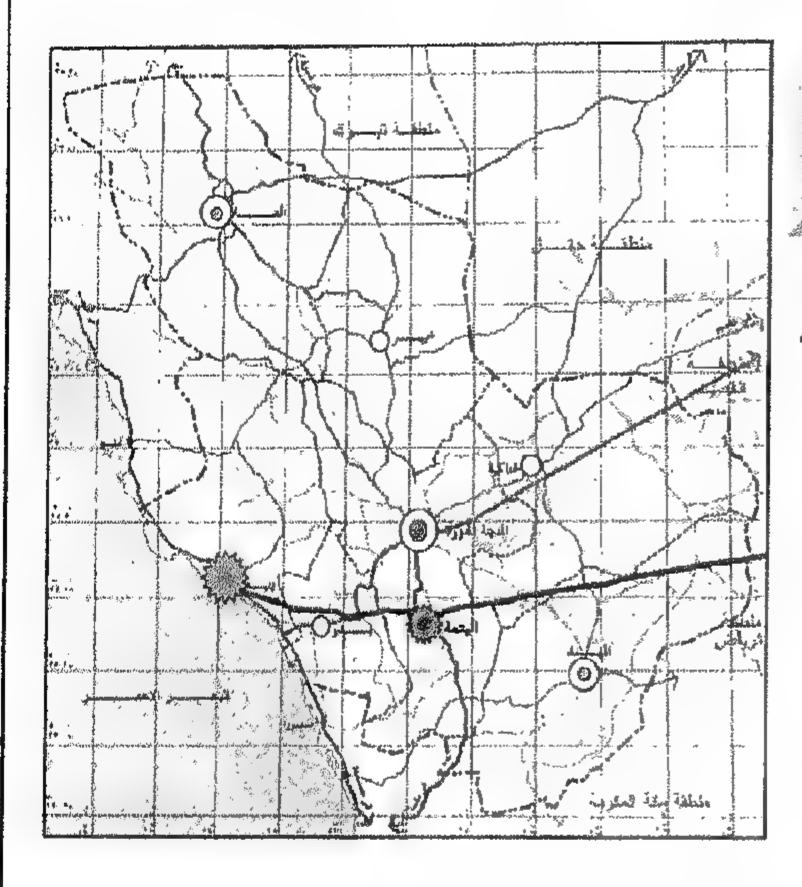
الطاقة الكهر بالنبة

- الربط لجميع محافظات المنطقة بالشبكة الموحدة، وتعزيز التوليد والتوزيع.
- كهربة جميع القرى المركزية ومراكز الخدمة وقرة الخدمة وتوفير مصدر مستقر لانتاج الطاقة.



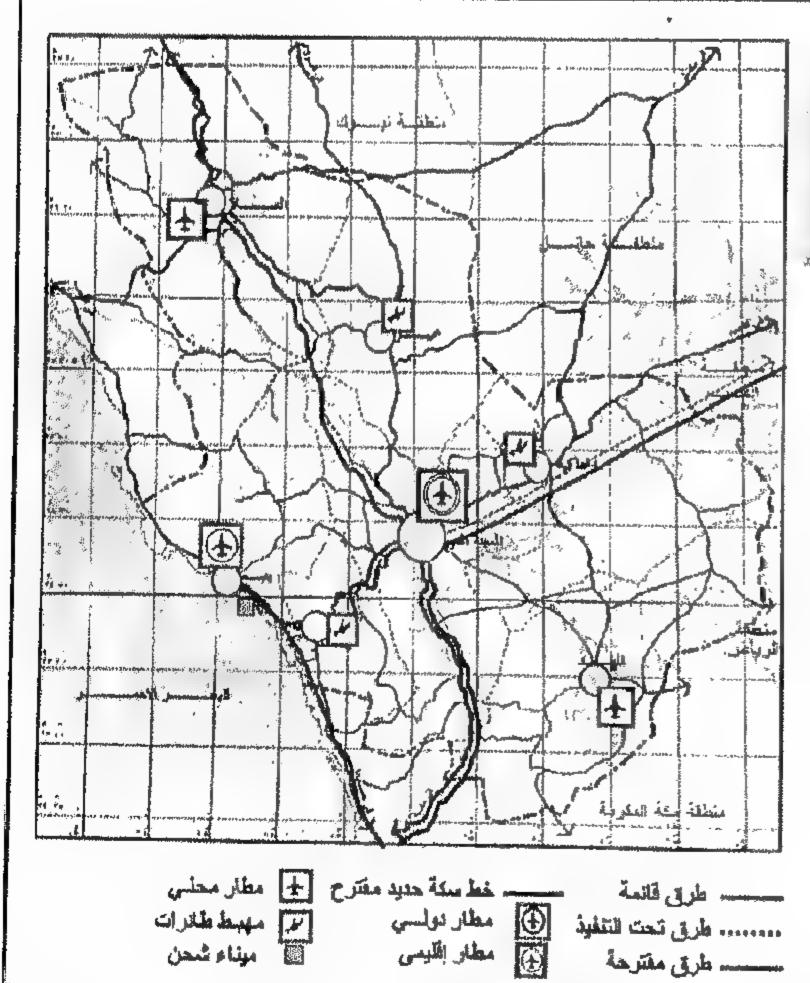
التوصيبة بدعم القاعدة الصناعية بالمنطقة

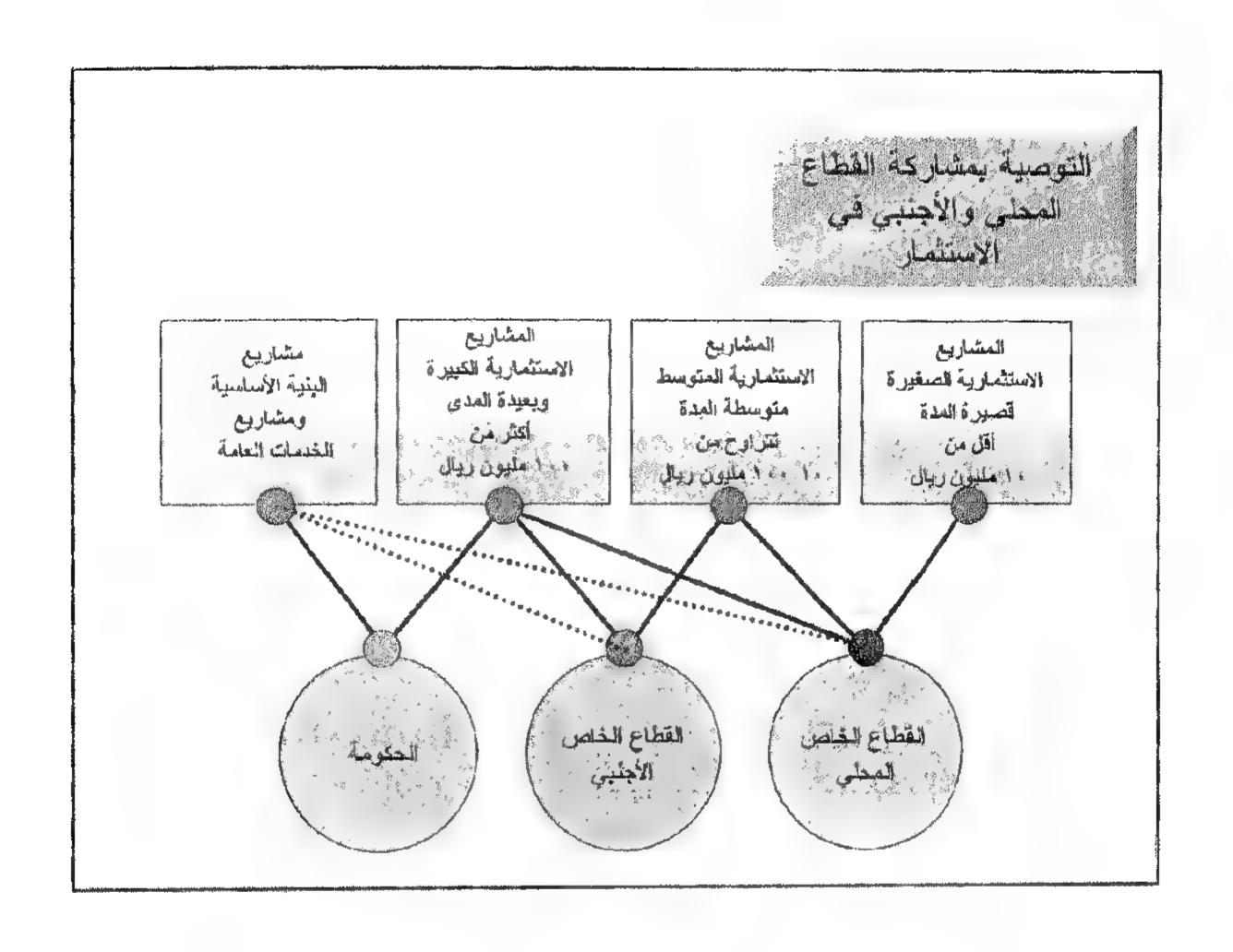
- إنشاء مصفاة للزيت باليتمة كنواة لمدينة صناعية وتغطية الطلب المحلي للمنطقة الغربية من المنتجات البترولية، والتخفيف عــن مدينة ينبع وتخصيص إنتاجها للتصدير الشارجي.
 - نقل الصناعات المتومسطة والثقيلة من المدينة المتورة لمدينة البتمة المصناعية للمحافظة على وظيفة وطبيعة المدينة المنورة.
 - دعم وتشجيع الصناعات المتوسطة والصغيرة.



التوصية بنطوير شبكة النقل والمواصلات بالمنطقة

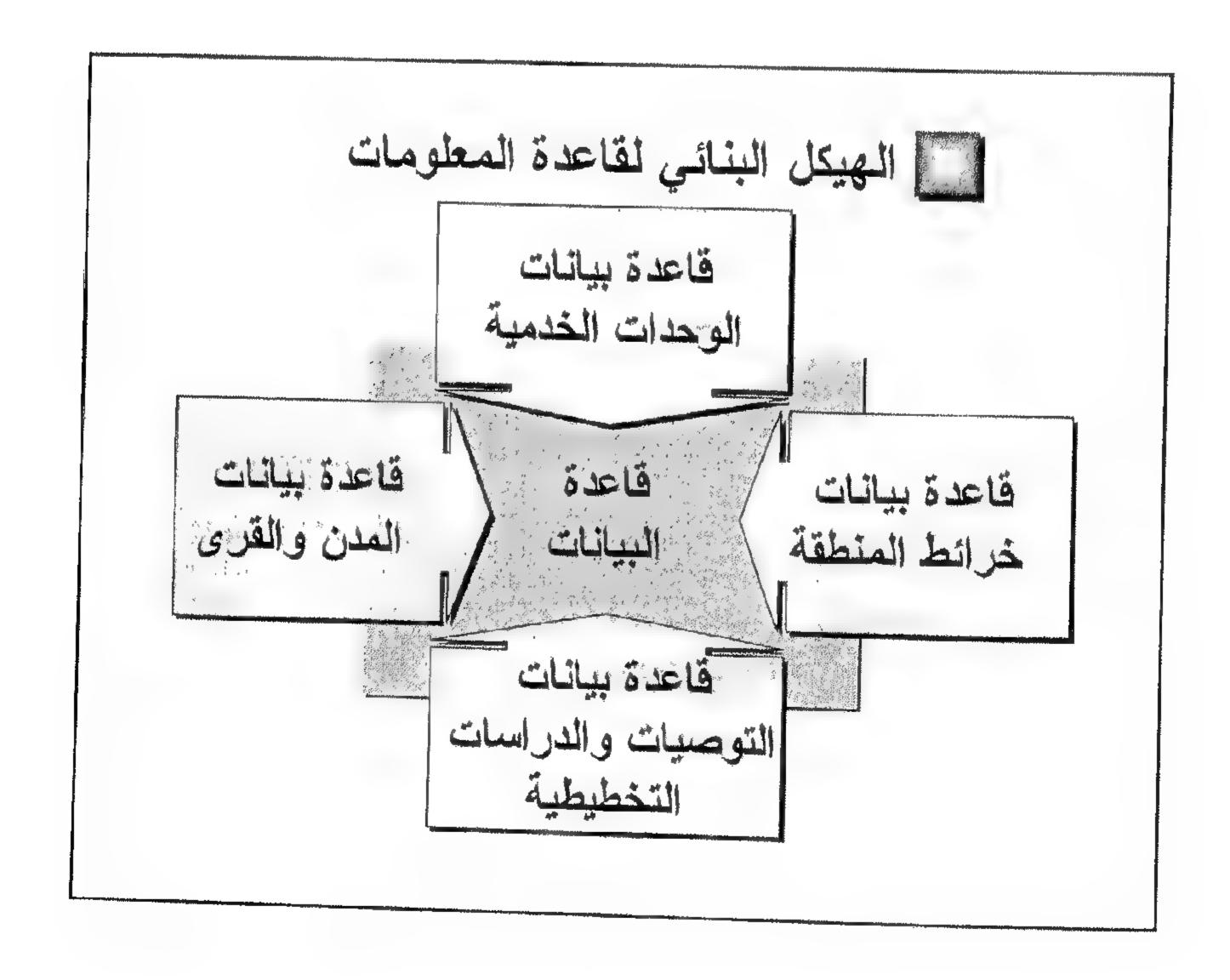
- تحقيق التدرج والترابط والتكامل بين أجزاء الشبكة، والتراح الشباء المدن المدن المدن القرى التابعة خلال الخطة الخمسية السابعة.
- اقتراح شبكة سكة حديد لربط المنطقة بالمناطق المحيطة ونقل الركاب والبضائع، تمشيا مع التوجهات العامة لوزارة النقل والمواصلات.
- تطوير مطار المدينة إلى مطار دوئي وانشاء ومطار ينبع إلى مطار إقليمي وإنشاء مطار محلي بكل من العلا والمهد، وعدارج للهبوط بكل من يدر وخيبر ولحناكية.

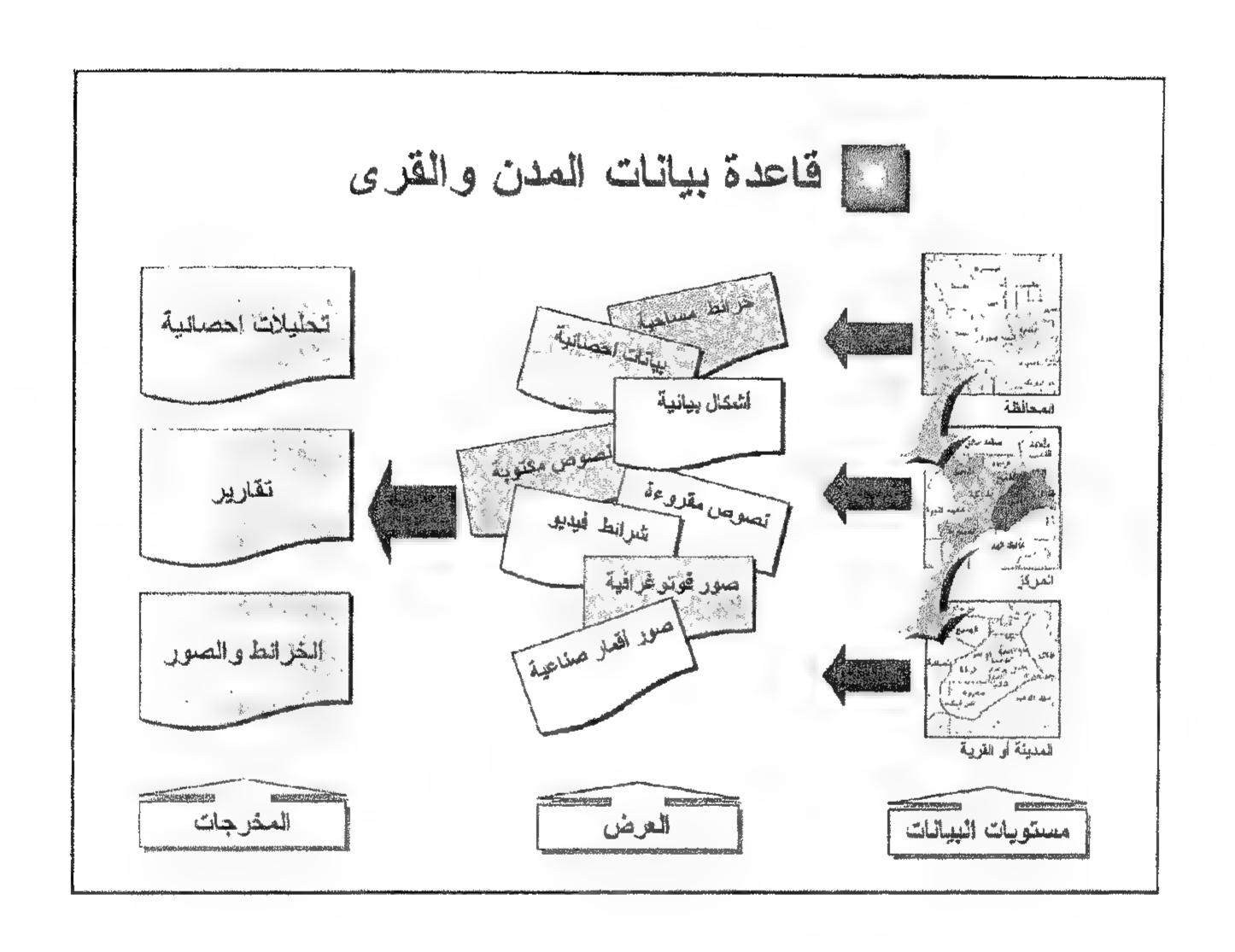


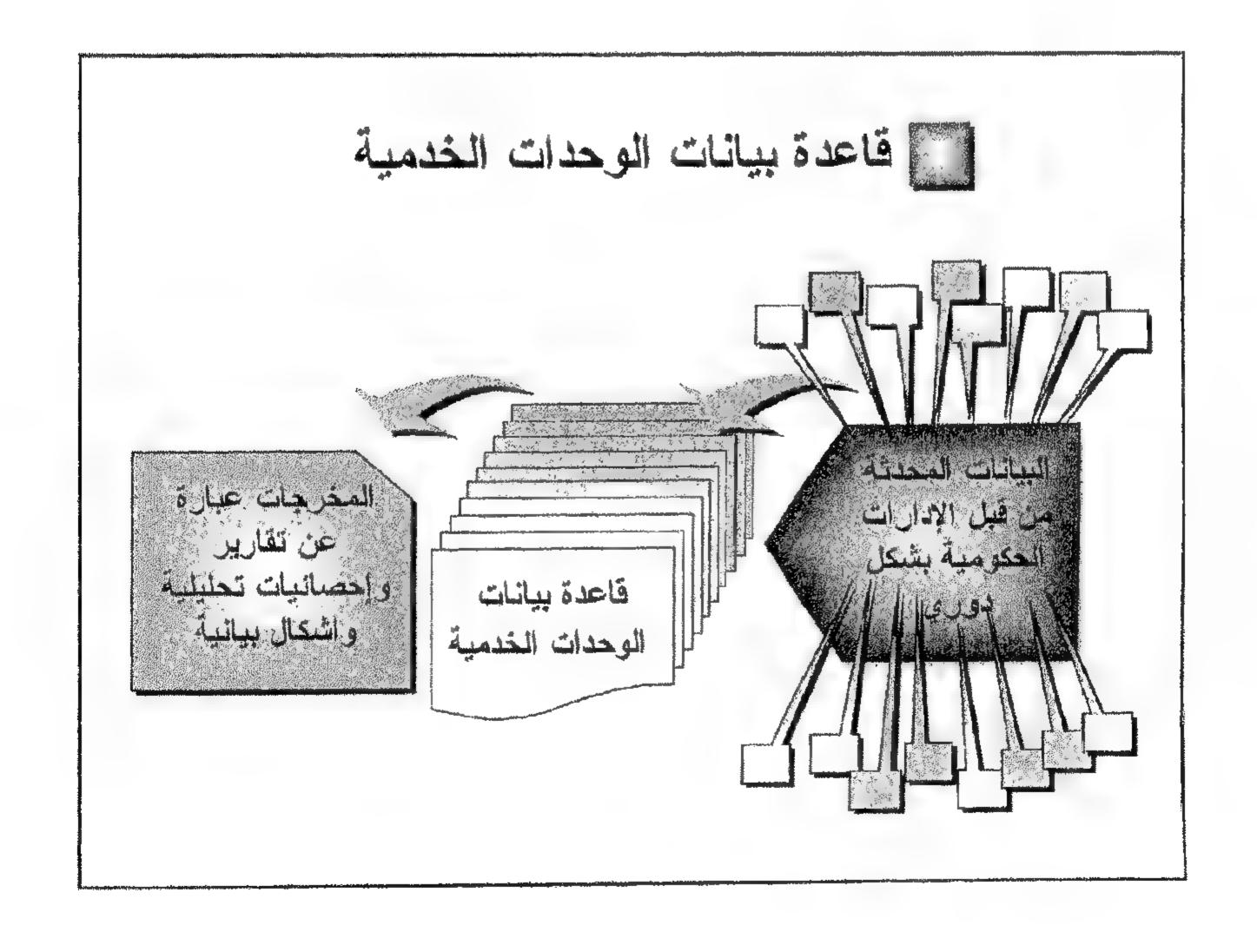


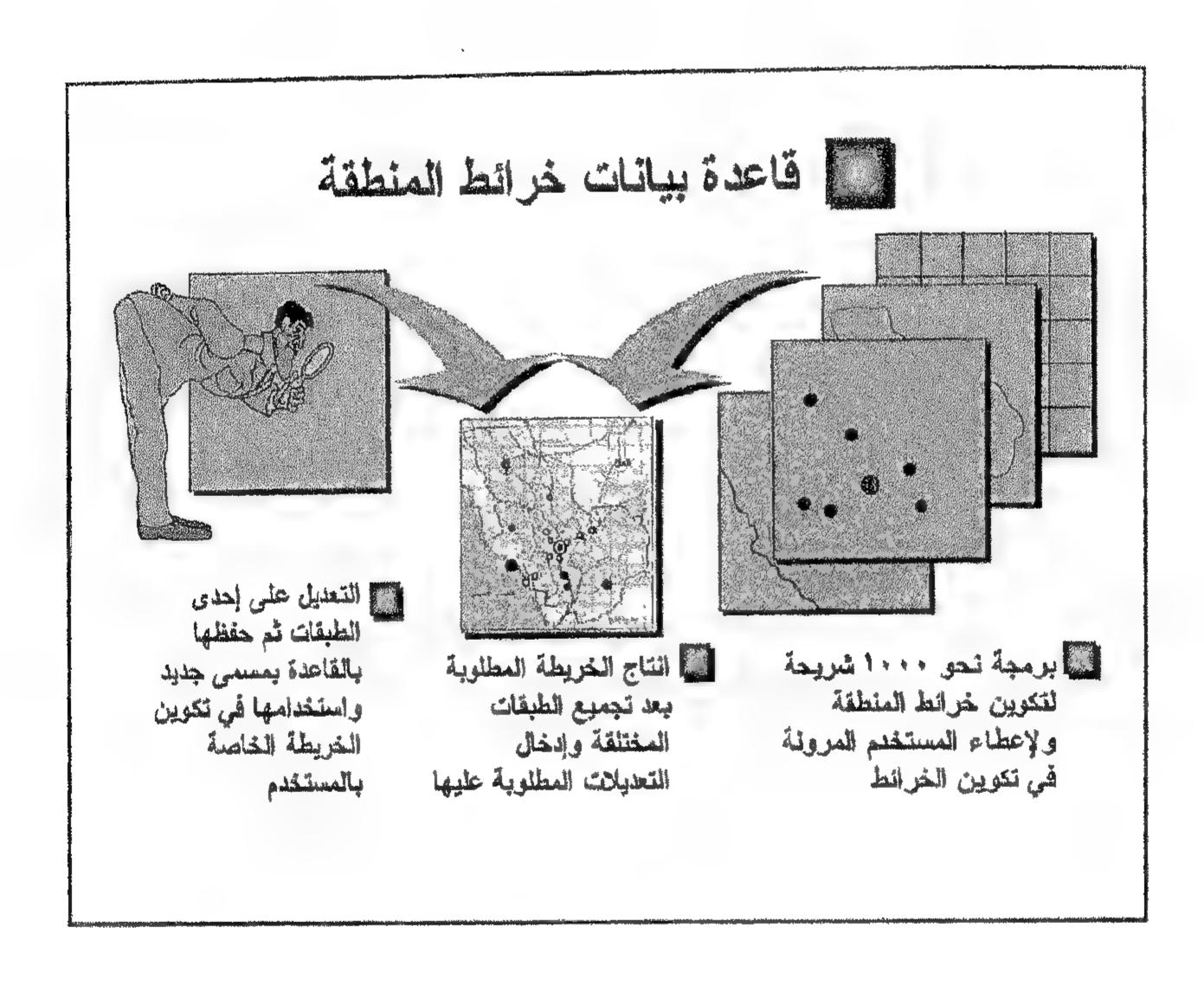


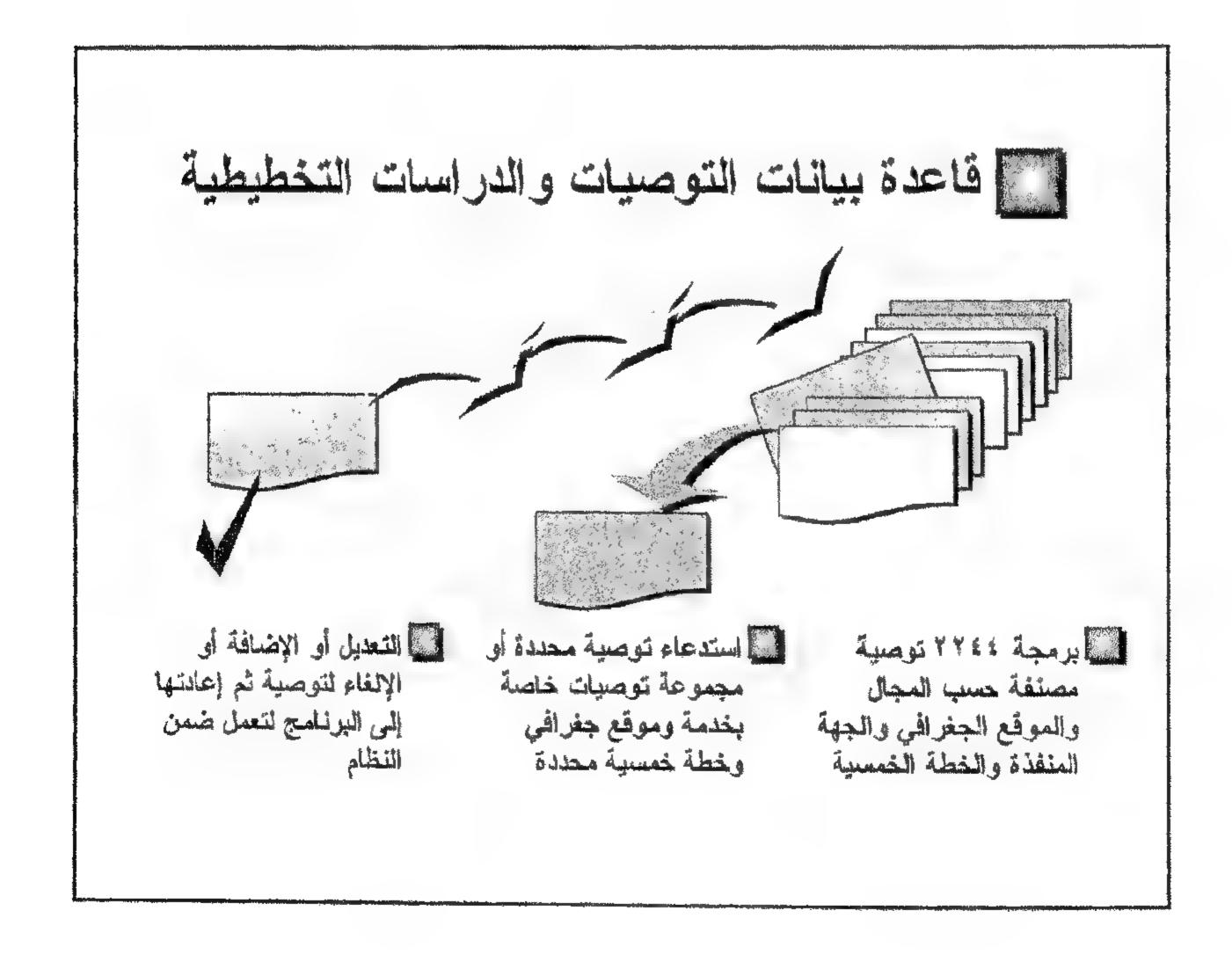
- أهمية قاعدة بياتات منطقة المدينة المنورة
- والمعنومات النقيقة والمحدثة والسريعة لصانعي القرار من مصادرها الثانوية والأولية
- القضاء على ظاهرة التضارب والتعارض في المعلومات نظراً لوحدة المصدر
 - التحديث المستمر للمعلومات والبياقات الإحصائية
- تنمية الاحساس لدى الإدارات الحكومية بالمشاركة في قرارات التنمية الشاملة للمنطقة
 - التنسيق والمتابعة من الإدارة الطيا للمستوى أداء القطاعات الخدمية

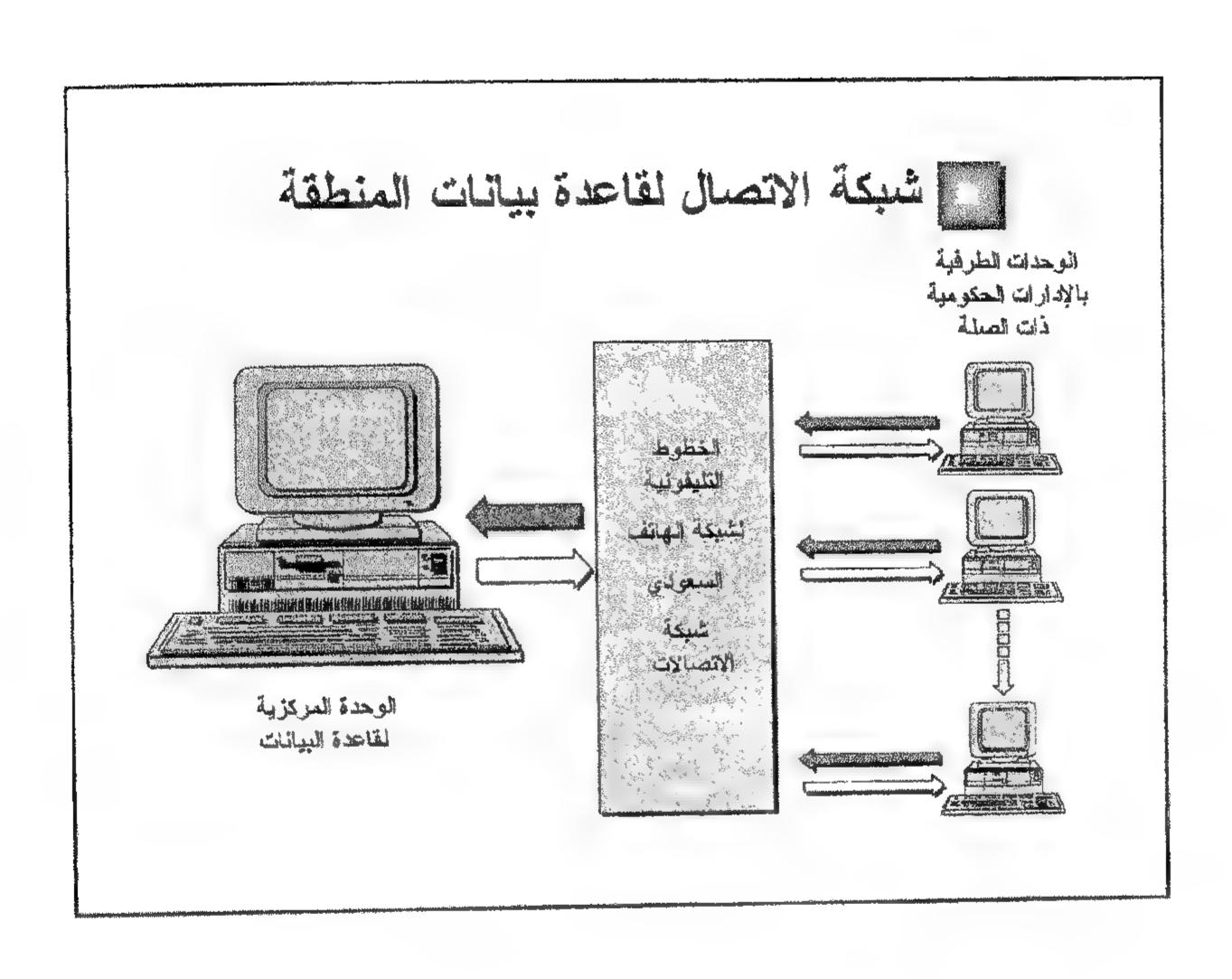


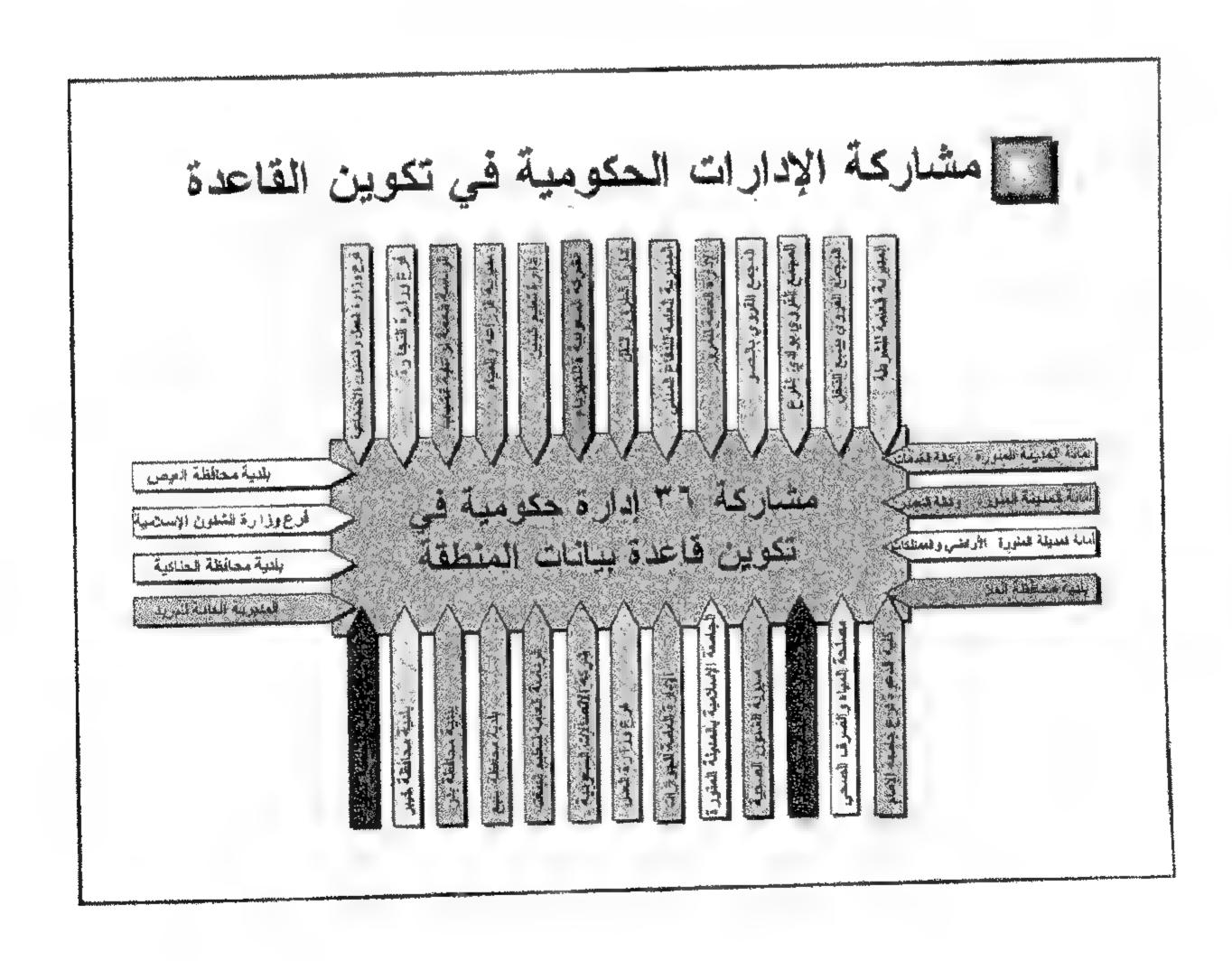


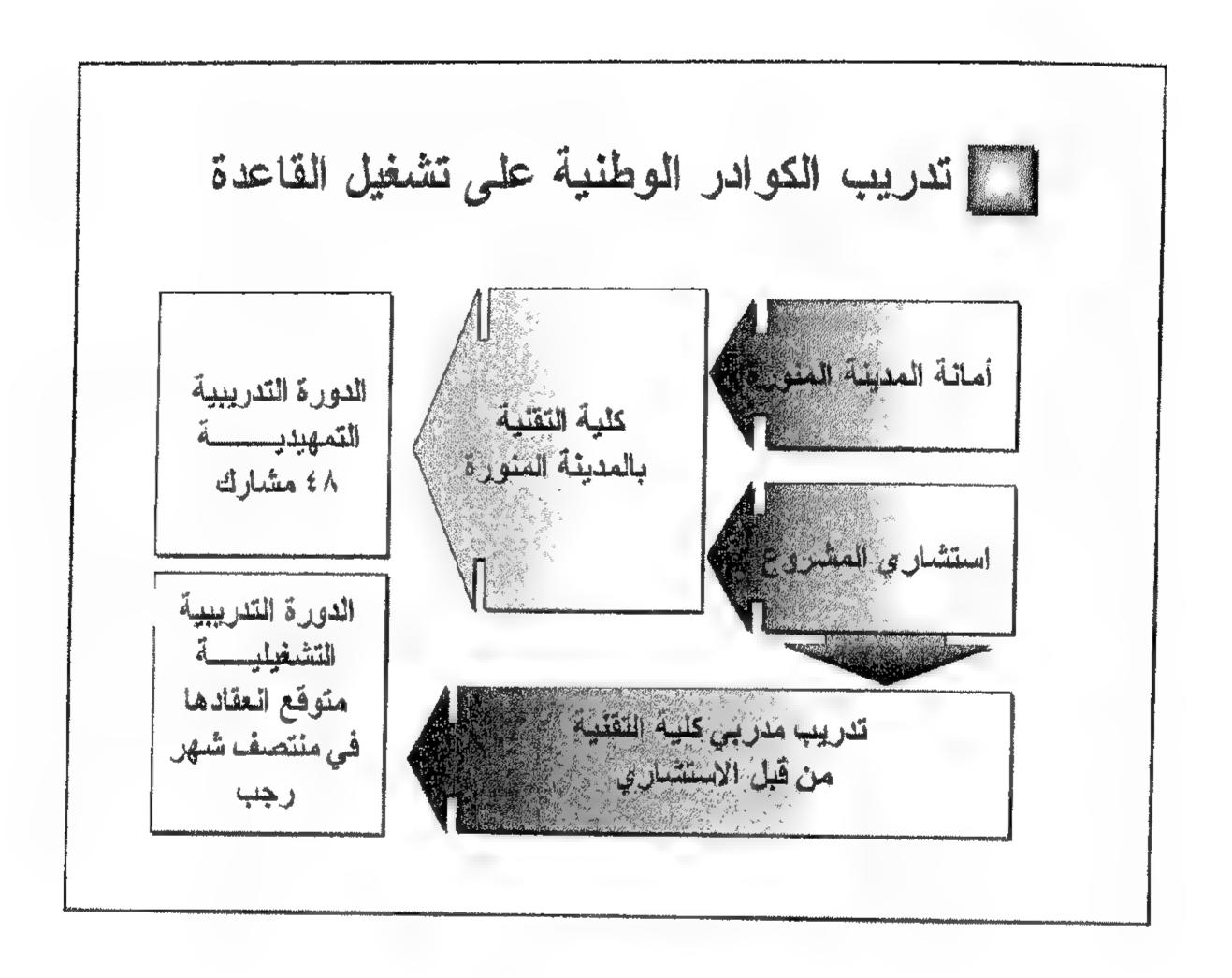












شكرأ لحسن متابعتكم

تأثير تقنية للمطومات على تخطيط مدن المستقبل

م- وليد بن أمين ملا د. كامل بن محمد شيخر معهد بحوث الفضاء - مدينة الملك عبد العزيز العلوم والتقنية

ksheikho@kacst.edu.sa wmolla@kacst.edu.sa

المقدمة

أدركت مختلف بلدان العالم وتكتلاته الإقليمية منذ أواخر المتينات أهمية تقنيات علوم الفضاء، ودخلت كثير من الدول هذا المجال لكي تشارك في مجال الاستفادة العلمية والاقتصادية من برامج استخدامات الفضاء للأغراض السلمية، حيث ان هناك الكثير من الفوائد العلمية المباشرة والغير مباشرة، مثل إدخال الكثير من التحسينات على دراسة الموارد الطبيعية والأرصاد وعلوم المناخ وتقنية الاتصالات والبث الإذاعي والتلفازي. وأنظمة الإستدلال العالمي (GPS) وزيادة درجة الدقة والأمان الملاحة البحرية والجوية. بالإضافة إلى استحداث وتطوير صناعات تماهم في أمن ورفاهية الشعوب.

وتعد تقنية الاستشعار عن بعد أحد أهم التقنيات الرئيسة في علوم الفضاء، حيث توفر تلك التقنية صور فضائية ملمنقطة بأطياف مختلفة وذات دقة وضوح عالية لمساحات شاسعة من الأراضي بصفة دورية مما يساهم في توفير المعلومات التي تساعد في إجراء الأبحاث والدراسات الخاصة بحماية البيئة والكشف عن الموارد الطبيعية وتخطيط النطاق العمراني ومراقبة المحاصيل الزراعية وغيرها من المجالات الحيوية التتموية.

كما أعطب تقدية نظم المعلومات الجغرافية بعداً آخر القواعد المعلومات الرقمية من حيث الربط المكاني المعلومة، والإستفادة من تقنية الاستشعار عن بعد والتي أصبحت أحد المصادر الأساسية لبناء نظم المعلومات الجغرافية. ويعد تخطيط مدن المستقبل أحد المجالات الحيوية التي نتطلب الاستفادة من تلك التقنيات في توفير المعلومات والخسرات المحدثة دوريا لتوضيح الرؤية الشاملة المدينة وتوزيع الخدمات بكافة تصنيفاتها وبيان استخدامات الأراضي ودراسة التغيرات والتي تساهم في التخطيط الأمثل للمدينة وتحديد النطق العمرانية بما يولكب المتطلبات المستقبلية لها، نظر الما توفره هذه التقنيات من دقة المعلومة وسرعة التغيذ وخفض التكاليف.

لولاً : الاستشعار عن بعد

يعد الاستشعار عن بعد أحدث التقنيات التي تختص بمعالجة وتحليل الصور الملتقطة لمناطق من الأرض بواسطة أقمار إصطناعية مخصصة لهذا الغرض، وذلك لدراسة الموارد الطبيعية ومشاكل البيئة وغيرها، وتتميز هدفه التقنية بتوفير الرؤية الشاملة لسطح الأرض والقدرة التمبيزية المكانية والطيفية، وكذلك توفير التصوير الدوري والمتزامن للمناطق المطلوبة، بالإضافة الى إخفاض تكلفتها مقارنة بالوسائل التقليدية المعروفة كالصور الجوية أو الحصر الحقلي.

١- خصائص تقنية الاستشعار عن بعد

تعرف تقنية الاستشعار عن بعد بأنها الحصول على معلومات أو خولص معينة عن بعض الظواهر على مطح الأرض من مسافة بعيدة دون الإحتكاك، أو لمس الهدف، أو الاتصال به مباشرة، وذلك بإستخدام أجهزة النقاط وتسجيل الإشعاعات الكهرومغناطيمية المحمولة على الألمار الاصطناعية ثم التعرف على الهدف بالإستعانة بأجهزة ووسائل المعالجة والتحليل الصور الفضائية.

٢- نشأة وتطور الإستشعار عن بعد

بدأت تقنية الاستشعار عن بعد بإستخدام الصور الجوية ثم بدأ التفكير باستخدام الصور الفضائية وذلك للحصول على صدور الكبر واشمل اسطح الأرض حيث تم إطلاق الأقمار الاصطناعية الاكثر تعقيدا وتغطي معلومات أدق وذلك لأنها تحمل أجهزة ولواقط استشعار متطورة.

ففي عام ١٩٧٢م تم إطلاق أول قمر لصطناعي أمريكي يختص بدراسة الأرض وسميت بأقمار تقنية الموارد (Landsat-) ٣،٢،١- "٢،٢٠١) وتسمى أيضا الاندسات-(Earth Resources Technology Satellite (ERTS-1) وتسمى أيضا الاندسات-(1.2.3 وهو ما يسمى بالجيل الأول منها، كما أن هناك أيضنا ثلاثة أقمار اصطناعية مهمة استخدمت في تطبيقات الاستشعار عن بعد وهي مكاي الاب في عام ١٩٧٨م والقمر هلكم (Hemm) الذي أطلق في عام ١٩٧٨م.

وفسي الثمانيات والقمعينات توالت انطلاقات الجيل الثاني من أقمار الاصطناعية للاستشعار عن بعد، حيث لنطلقت لاتدسات - ٧،٤،٥ (Landsat-4.5.7) والتي تحمل أجهزة استشعار لكثر تعقيدا من الجيل الأول مثل (TM,ETM)، كذلك أطلقت فرنسا أول قمر في عام ١٩٨٦م من سلسلة أقمار سبوت (SPOT) والتي تحمل معيزات منفردة تضاهي أقمار لاتدسات، ثم تلى ذلك إطلاق القمر الياباني جيرس (IERS-1) الذي أطلق في عام ١٩٩١م و ١٩٩٥م، عام ١٩٩١م، كما أطلق بعد ذلك القمران الهنديان آي أر إس (IRS-1C,1D) في عام ١٩٩١م و ١٩٩٥م، وأطلق القمر وأطلق القمر الأوربسي إي أر إس (ERS-1) عام ١٩٩٥م، وقام الكنديون في عام ١٩٩٦م بإطلاق القمر رادارسات (RADARSAT) ، كما أستخدم المكوك الفضائي منصة تستخدم انتثبيت عدة أنواع من الكاميرات وأجهزة الرادار وذلك منذ عام ١٩٨١م.

وأصبيح الآن بالإمكان للحصول على المعلومات من الأقمار الاصطناعية الحديثة التي تصل قوة وضوحها المكانية إلى متر واحد والتي أطلقت عام ١٩٩٩م ، والمسماة ليكونوس (IKONOS) الأمريكية الصنع.

٣- تطبيقات الاستشعار عن بعد

توفر الصور الغضائية الأساس العلمي والتطبيقي النقيق لوضع جميع أنواع الخرائط والبيانات اللازمة التنفيذ المشاريع على المستوى الوطني والإقليمي في زمن وتكاليف قياسيين، وهذا هو ما تحتاجه خطط النتمية، وخاصية في هذا العصر الذي تميز بسرعة التطور، والملاحظ أن معظم الدول في العالم يمكنها الإستفادة عن تطبيقات تقنية الاستشعار عن بعد في عدة مجالات تطبيقية منها:

- الجيولوجيا و الجيومورفولوجيا: حيث تفيد هذه التقنية في رسم الخرائط الجيولوجية والجيومورفولوجية المختلفة أو عمل المسوحات السطحية التي تساعد في كتشف الثروات المعدنية والبترولية، وحيث أن الصور الفضائية تغطي مناطق واسعة ويمكن الحصول عليها بصفة دورية، لذلك تعد افضل ومبيلة التحديث الخرائط.
- السزراعة: تطيل الصور لتصنيف للتربة، ورسم خرائط لها، وكذلك مراقبة وتصنيف المحاصيل الزراعية، والغابات، وحساب مساحة الغطاء النباتي وأيضاً معرفة أماكن المزروعات المصابة بأقلت زراعية.
 - المسطحات المائية: دراسة ومراقبة المسطحات المائية وذلك لمعرفة التغيرات التي قد تحدد لها من ملوثات.
- الأرصاد الجربة: يمكن الحصول على صور دورية من الأقمار الاصطناعية للغلاف الجوي وذلك للإستفادة
 منها في مراقبة حركة السحب والتغيرات المناخية المختلفة.
- تخطـــبط المـــدن: مراقبة توسع المدن أو في استعمالات الأراضي فيها، ومع تحسن قدرة الوضوح المكانية

للصور الفضائية اصبح بالإمكان رسم خرائط دقيقة للمدن.

- الكوارث الطبيعية والصناعية: يمكن الحصول على صور دورية من الأقمار الاصطناعية باطباف مختلفة تساعد على تحديد التغيرات في سطح الأرض، أو في المياه البحرية، مثل الكوارث الطبيعية (الزلازل، البراكين، الإنزلاقات الأرضية، الفيضانات) والكوارث الصناعية (حرائق الغابات، الانفجارات، بقع الزيت).

ثانياً: تقنية نظم المعلومات الجغرافية

تعد نظم المعلومات الجغرافية من الوسائل الحديثة التي ساهمت بغزارة في تسهيل مهام وأداء المخططين أثناء اتخاذ قرارات مكانية تتعلق بتطوير أو تحليل مشكلة معينة ذات بعد مكاني، ولقد استخدمت هذه التقنية في العديد مسن المجالات العلمية المختلفة كدراسة توزيع الخدمات، أو تحليل إستعمالات الأراضي، أو تقسيم طرق النقل والمواصلات.

١- خصائص تفتية نظم المطومات الجغرافية

تتباين المفاهيم والتفسيرات حول الأبعاد التعريفية لنظم المعلومات الجغرافية، وذلك باختلاف المجالات التي يمكن ان يكون لها علاقة وظيفية لوتطبيقية مع هذه التقنية، حيث أن هذا النظام المعتمد على الحاسب الآلي بشكل أساس في إبخسال وتخزين و إدارة و تحليل و إخراج المعلومات الجغرافية المرتبطة بمختلف الموارد الطبيعية او الصناعية، و يسمح النظام بترجمة المعلومات الهائلة من مصادر عديدة وتحويلها بطرق معالجة وتحويل ومطابقة السية الى شكل بسيط يتميز بالإيجاز و وضوح الرؤية والشمولية، مما يسهل على المسؤليين اتخاذ قرارتهم عند التعامل مع أي تخطيط أو متابعة أي مشروع أو برنامج.

وتعرف بأنها " النظم المكونة من الأجهزة والبرامج وقواعد المعلومات البيانية والجغرافيـــة لإستخراج ورسم وتحليل المعلومـــات جغرافيـــة ذات مرجع ارضي (Georferenced) من قبل المتخصصون التحقيق أهداف ومتطلبات معروفة ومحددة من قبل المستخدمين (مقدمة في نظم المعلومات الجغرافية/ ص٢٨/ د. كبارة)

٢- نشأة وتطور نظم المطومات الجغرافية

بدأ أول نظسام معلومات جغرافي في منتصف السنينات مع بداية أول أنظمة المعلومات المتكاملة والذي يعرف (نظسام المعلومات الجغرافية الكندي والوحدة التجريبيية الخرائط في المملكة المتحدة) والتي صممت لتنفيذ بعض المشاريع المتعلقة بإدارة الغابات والتعداد السكاني، كما برزت جهود في بعض الجامعات الامريكية الرسم وتحليل الخسرائط وأعمال التخطيط الحضري والمواصلات، وكانت هذه البدايات مقتصرة على الإدارات المركزية في السدول المستقدمة التي تستخدم أجهرة الحاسب الكبيرة (Main Frame) ، مما أدى إلى الرتفاع تكافتها و إقتصار إستخدامهاعلى تلك الجهات.

وفي المبعينات أصبح عدد المؤسسات المنتجة حوالي عشرة مؤسسات، كما زاد قليلاعدد المؤسسات المستخدمة لهـ ذه المنظم، لكنها أقتصرت على الهيئات والمؤسسات الكبيرة بالاضاقة الى الادارات المركزية، ونظرا التعد السماء النظم والبرامج المستخدمة في هذا المجال، فقد تم في منتصف السبعينات الاتفاق على تسميتها باسم (نظم المعلومات الجغرافية)

ومـع ظهور أجهزة الحاسب الشخصي في الثمانينات، ظهرت أول برامج لنظم المعلومات الجغرافية على شكل تجـاري والذي أنتجه معهد لبحاث البيئة في الولايات المتحدة الامريكية (ESRI). ومع تطور تقنية الحاسب في

التسمينات تعددت الشركات المنستجة لهذه النظم على جميع أنواع أجهزة الحاسب وإستخدام برامج التشغيل المنطورة مما ساهم في سهولة إستخدامها وإنخفاض تكلفتها.

وأصديت نظم المعلومات الجغرافية في وقتنا الحالي من الوسائل الضرورية لتخطيط وادارة الموارد الطبيعية والحدياة المدنية وأصبحت وسيلة فعالة لنقل المعلومة والمعرفة وتشمل هذه النظم عمليات إبخال وتخزين وإدارة المعلومات المختلفة وبناء قواعد البيانات الجغرافية وتحليل لهذه البيانات.

٣- تطبيقات نظم المعلومات الجغرافية

نجد أن معظم الدول المتقدمة ثقنيا أصبحت تعتمد إعتمادا اساسيا في عملها على نظم المعلومات الجغرافية ولإخال هذه الثقنية في معظم الجهات الحكومية و الخاصة، وعلى الأخص في الجهات التي تقوم بتقديم الخدمات العلمة، ومعظم هذه الجهات لها إتصال مباشر من خلال شبكات الحاسب، فقد استخدمت ثلك التقنية في عدة مجالات شملت:

- المواصلات: تخطيط وإنشاء الطرق وصيانتها وتحديد أنواع الخدمات التي تحتاجها القرى والمدن الواقعة على الطرق، والحصول على المعلومات الضرورية المختلفة لتحديد إتجاهات السير ومراقبة وتنظيم إشارات المرور ووضع مرلكز ونقاط الدوريات الأمنية.
- الكوارث: تحديد مواقع الكوارث والحرائق وأقرب وأمرع الطرق المؤدية إليها وتحديد المنشآت المجاورة،
 ومعرفة المواد المخزنة فيها، وتحليل أساليب الإنقاذ والوقاية.
- السثروات الطبيعية: تخزين المعلومات والإسدادات بالتحليلات والبيانات الجغرافية والخرائط المتعلقة
 بالدراسات الجيولوجية المختلفة، مثل البحث والنتقيب عن الثروات الطبيعية.
- تخطيط المدن: تحليل وتحويل الخرائط المختلفة إلى معلومات وتطبيقات مفيدة تساعد في تحديد قطع الأراضي والخدمات والمرافق العلمة، وكذلك تحليل شبكات المياه والصرف الصحي والكهرباء وربط مخططات المدن ببعضها.
- الــزراعة: تحلــيل التربة وتصنيفها وتحديد أماكن المياه الجوفية في المشاريع الزراعية، وحساب المنتجات وإدارة المزارع.
 - الإتصالات: تخطيط وتحليل شبكات الخطوط الهاتفية وأبراج وشبكات الإتصالات.
- النسواطيء: تطبيل المعلومات والبيانات البحرية المتعلقة بمياه البحار والكائنات والنبائات البحرية، وتحديد لماكن الشعاب المرجانية وصبيد الأسماك.

وعموما تدعم نظم المعلومات الجغرافية أنشطة التخطوط المختلفة كإدارة الكهرباء، المياه، المجاري، الغاز، الإتصالات السلكية، وخدمات الكيابل باستخدام قدرات معينة مثل إدارة الأحمال، تحليل المشكلات، إنخفاض الفواتية (الجهد)، تحليل أنظمة الخطوط، تحديد المواقع وتحليل ضغط وتدفق الشبكة، كشف التسرب.

ثالثاً: اثر تقنيات المعلومات في التخطيط لمدن المستقبل

تعد الخريطة العنصر الأساس في الدراسات والمشاريع و الأعمال الميدانية التي تتعلق بالتخطيط العمراني والإنمائي المدن. وتم استخدام العسور الجوية عوضاً عن المسح الأرضى لإعداد مخططات المدن ومراقبة نموها

الحضري، إلا أن هذه الطرق واجهت أيضا الكثير من الصنعوبات، من حيث التكاليف العالية والجهود المبنولة والزمن المستغرق للإعداد مما حد من إمكانية المتابعة السريعة التغيرات والنمو في المدن.

ومع العنطور الكبير في مستشعرات الأقمار الاصطناعية، من حيث القدرة التوضيعية المكانية العالية الصور الفضائية والني وصلت الى متر واحد، وتعدد الأطياف المستخدمة في التقاط تلك الصور، بالإضافة إلى إمكانية المصور عليها بصفة دورية مكن من استخدام الصور الفضائية في إنتاج وتحديث الخرائط، مما جعل إعداد مخططات المدن وتحديثها يتم بصورة سريعة ودقيقة وبتكاليف مناسبة.

وأضافت نظم المعلومات الجغرافية لمكانيات هائلة للتعامل مع تلك الصور والخرائط وربطها مكانياً مع قواعد المعلومات المختلفة كاستخدامات الاراضي والخدمات والمرافق والمواصلات وغيرها. ولمكن عبر هذه النظم تحليل تلك المعلومات التي انت الى تسهيل مهام وأداء المخططين أثناء فتخاذ قرارات مكانية تتعلق بتطوير أو تحليل مشكلة معينة.

ويعتمد تخطيط المدينة المستقبلي وتطويرها على إيجاد الحلول المشكلات المرتبطة بها ويعتمد ذلك بشكل كبير على مدى توفر المعلومات الدى الأجهزة والجهات التنفيذية. اذا سعت بعض الدول إلى تطوير وسائل وطرق الحصدول على المعلومات وتساهم نقنية الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية في تزويد المدن ببعض المعلومات الدورية، نظرا المزايا التي تتمتع بها مثل:

- توفير التكاليف مقارنة بالوسائل الاخرى كالتصوير الجوي والمسح الارضى.
 - تقليص الزمن المستغرق للدراسة والحصول على النتائج السريعة.
 - الحصول على المعلومات بشكل دوري يتيح دراسات المقارنة واتجاه النمو.
- ربط قواعد المعلومات بالبيانات والخرائط مما يتيح تحليل المعلومات مكانياً.
 - توفير الجهود المبذولة في عمل الدراسات المماثلة عبر الوسائل التقليدية.

وللوهسول السي افضل النبائج في استخدام هذه التقنيات في مجال التخطيط المستقبلي للمدن، نوجز أمثل الخطوات:

- اختيار صور الأقمار الاصطناعية المناسبة اعتماداً على مقياس الرمس المطلوب لو حجم منطقة الدراسة ونوعيتها.
- معالجة وتطييل الصور حسب منطقة الدراسة و نوعية النتائج والأهداف المطلوبة، حيث يتم تحسين الصور الأظهار ومراقبة التغير في المدينة أو الاظهار بعض الظواهر.
- جمع المعلومات والخرائط المتوفرة لمنطقة الدراسة وعمل مسوحات ميدانية حسب الحاجة لتصحيح الصور جغرافياً باستخدام اجهزة تحديد المواقع (GPS) .
 - انتاج صور نهائية نظهر المعالم االمطلوبة ويمكن استخدامها كخريطة اساس.
 - الاعتماد على مسقط (Projection) محدد لضمان تطابق المعاومات.
 - القيام بتجميع المعلومات الفصيلية لمنطقة الدراسة من الجهات المختصة او بالمسوحات الميدانية.
- استخلاص المعلومات من الصور الفضائية للمناطق المطلوبة على شرائح اتجاهية (Vector Layers) .
 - ربط قراعد المعارمات بالبيانات المكانية المنطقة.
 - تحلیل المعلومات وفق منطلب الدر اسة.

رابعاً: دور مدينة الملك عبد العزيز للطوم والتقنية في دعم التقنية

لستحدثت العديد من الجهات الحكومية مراكز الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغر افية داخل أروقتها للاستفادة منها في تخطيط برامجها ومشاريعها، مما ساهم في اختصار الكثير من الجهود وترشيد الميزانيات. ونجد الان ان أنشطة أنظمة المعلومات الجغر افية قاتمة وفاعلة في عدة جهات حكومية وخاصة والتي منها:

- للهيئة العامة للمساحة (المساحة العسكرية)
- وزارة البترول والثروة المعدنية (هيئة المساحة الجيولوجية)
 - وزارة الشؤون البادية والقروية
 - مدينة الملك عبد العزيز للعاوم والتقنية
 - الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض
 - الجامعات
 - الشركات الوطنية (ارامكو، الاتصالات، الكهرباء،...)

وسعت مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية في النهوض بهذه التقنيات، حيث ان مهامها الأساسية ترتكز في تطويسر تقنيات المعلومات والتنسيق مع الأجهزة الحكومية والمؤسسات العلمية ومراكز البحوث في المملكة وتبلال الخبرات وتقديم الخدمات الفنية والاستشارية الجهات الحكومية والخاصة، وانشأت بين جنباتها معهدا لبحوث الفضاء ليحدث الفضاء يهدف السي إعداد البحوث التطبيقية وتتفيذ المشاريع والبرامج ذات الصلة يعلوم الفضاء والطبيران والتي سوف تسهم في نقل وتوطين هذه التقنيات بما يخدم خطط التتمية بالمملكة، حيث يضم المعهد عدة مراكسز متخصصة في مجالات تقنية الأقمار الاصطفاعية، تقنية العليران، الدراسات الرقمية، تطبيقات الليزر، نظم المعلومات الجغرافية، بالاضافة الى المركز المسعودي للاستشعار عن بعد.

والمركز السعودي للاستشعار عن بعد يعد أحد المراكز المنميزة في المنطقة حيث نشمل تغطيته دائرة مساحتها ٢٣ مليون كيلومتر، ويستقبل بيانات عددا من الأقمار الاصطناعية المختلفة الدقة، ويقدم المركز خدماته لكافة الجهات الحكومية والخاصة، حيث تشمل هذه الخدمات توفير الصور الفضائية لعدد من الأقمار الاصطناعية تغطى كافة مناطق المملكة.

كما أنشئ مركز نظم المعلومات الجغرافية عام ١٤٢٠هـ، والذي تتلخص أهدافه في إجراء الأبحاث التطبيقية في مجال نظم المعلومات الجغرافية وتطويرها بما يتناسب مع متطلبات الجهات المستفيدة والتنسيق لتكوين شبكة وطنية تخدم تبادل المعلومات وفق مواصفات وضوابط وآليات محددة.

ونلك عن طريق النتسيق بين الجهات ذات العلاقة اتوفير المعلومات الموثقة الجهات المعنية مع مراعاة توحيد الجهلود وترشيد التكاليف، مستفيداً من الإمكانيات المتاحة بالمعهد في توفر الصور الفضائية للمملكة و الاستفادة ملى قلمان قلم المعلومات الجهلات الجهات الجهات المستفيدة عن طريق شبكة معلوماتية مكاتية.

وشرع معهد بحوث الفضاء في الاتجاه لإجراء البحوث وتطوير هذه التقنيات والبرامج المرادفة لها بما يتناسب مسع متطلبات الجهات و الأخصاتيين ليساهم في تطوير وتخطيط المدن، وبدأت في التعاون مع القطاعات الحكومية والخاصة انتفيذ مشاريع تطبيقية تخدم هذا المجال.

حيث يساهم المعهد مشاركة مع شركة الدليل لنظم المعلومات في إنتاج سلملة برامج المستكشف والتي تحتوي

طلبى خرائط رقمية معلوماتية للمدن الرئيسية بالمملكة بمواصفات عامة وخاصة تساعد المسؤولين والمستثمرين والأفراد في الرؤية الشاملة واتخاذ القرارات الناجحة لما تتميز به من عرض للخرائط وتحليل للمواقع والبيانات الإحصائية وارتباطها بقواعد معلومات.

كما يشارك المعهد مع شركة انترجراف، يتم تعريب برنامجي جيوميديا وجيوميديا برو (GeoMedia & على المعهد مع شركة انترجراف) وهي من البرامج المتخصصة في نظم المعلومات الجغرافية، وسوف يتم تريبا انتاجه وتسويقه في كافة الدول العربية.

ويقوم المعهد حاليا مع شركة الاكترونيات المتقدمة وشركة الدليل في تطوير منظومة الية لتعقب العربات (Auto) . Veiechle Location)، والذي سوف تساهم في خدمة قطاعات عديدة منها الامن والصحة والطواريء والنقل.

خامساً: الخلاصة

يجب على الجهات الفاعلة في هذه التقنيات النتسيق فيما بينها لتوحيد المواصفات وتكوين شبكة مطوماتية لنبادل المعلومات فيما بينها وتوفيرها للجهات المستفيدة وخاصة الجهات التنفيذية والمسؤولة عن أي مدينة القيام بتحليل ومعالجة الصور الفضائية وذلك الإستخلاص المعلومات الجغرافية ودمجها مع أي معلومات متوفرة عن المدن وذلك بإستغدام تقنية نظم المعلومات الجغرافية وبناء قاعدة معلومات يستفيد منها جميع القطاعات الحكومية والخاصة وتصبح مصدر قوي لصانعي القرار الإي مشروع مستقبلي.

تطيم المستقبل والنماء الحضري

د. خالد بن إير اهيم العواد وكيل وزارة المعارف للتطوير التربوي

مدخل:

تلعب العولمة وتقنية المعلومات والإتصال دوراً محورياً ومؤثراً في تشكيل مجتمع المستقبل العالمي ويتمثل هذا السدور في تكوين مايعرف بالقرية الكونية التي تتصف بقرب المسافات ببن المجتمعات العالمية المنتشرة على المستداد الكرة الأرضية – فضلاً عن سرعة الحراك للقوى العاملة ورؤوس الأموال والسلع والخدمات عبر المؤسسات والشركات العابرة للقارات.

ويقابل هذا الحراك - نماء حضري سريع متأثراً بالنمو السكاني العالمي وهجرة الأفراد من خارج المدن إلى المدن سعياً منهم في تحسين مستويات معيشتهم والتمتع بخدمات عامة متاحة في هذه المدن .

ونت يجة لذلك فإن المدن بهياكلها التقليدية القائمة متواجه تحديات عديدة وصعوبات تتمثل في ضعف قدراتها الإستيعابية ونقص شديد في الخدمات وقرص العمل التي سيحتاجها الأفراد النازحين لتلك المدن فضلاً عن المشكلات المتمثلة بارتفاع معدلات البطالة والتلوث والجريمة وتعاطى المخدرات وغير ذلك من مشكلات.

وفي ضوء هذه التحولات برزت أهمية كبيرة لدراسة الإمكانية في تطوير هياكل المدن وبنيتها التحتية وخدماتها بشكل يدعم قدرتها في استيعاب النمو البشري وحاجاته المختلفة والقضاء على المشكلات القائمة والمستقبلية في مختلف المجالات .

ومسن هذا المسنطلق جساء التفكير باتجاه مدن ذات خصائص وسمات تختلف عن المدن القائمة في العديد من الجوانب لتمثل ما يعرف بمدن المستقبل أو مدينة المستقبل ... هذه المدينة ذات هياكل اقتصادية وبنى تحتية تقنية ونسيج اجتماعي وثقافي مركب يتسم بالقدرة الفائقة على الأداء والفاعلية والتكيف والتعامل مع المعدلات السريعة المتغيير والحركة .

ولتكوين هذا الإنسان بسمات وخصائص تدعم فاعليته وقدرته في أداء الدور المرتقب ، يتطلب الأمر تطوير عمليات التربية والتعليم ومؤمسات التمدرس والتدريب لبناء الأفراد وفق ماتقتضية متطلبات مجتمعات المستقبل ومدنه .

ومدرسة للمستقبل انطلاقة أساسية في تحقيق هذا الهدف الإستراتيجي فهي مؤسسة تربوية تعليمية ذات خصائص وسمات ولها أدوار ووظائف تستهدف بناء وتكوين المتعلم النشط القادر على النفاعل والإنجاز بقدرات فائقة ونكاء حاد .

والمملكة العربية السعودية ممثلة بوزارة المعارف تبنت برنامج المدارس السعودية الرائدة الذي يهدف إلى تطوير المدرمة السعودية التلعب بذلك الدور المستقبلي المرتقب.

وهذه الورقة تبحث موضوعا غاية في الأهمية نظرًا لطبيعة النحولات الجذرية التي ستتشكل خلال الألفية الثالثة من هذا القرن وأبعادها وآثارها على توجهات التعليم وانعكاساته على النماء الحضري ، وسنحاول رسم مشهد المجتمع الغد ومتغيراته وعناصره وسماته وأدواته التي ستفرض نمطاً يختلف اجتماعياً واقتصادياً وثقافياً وتقنيا بشكل جوهري عما نعيشه في عصرنا هذا .

و لنطلاقــــــا من ذلك، وبعد أن نحدد أبعاد مجتمع الغد ، فإننا سنحاول أن نرسم ملامح تربية المستقبل ومدرستها وطبيعة أهدافها وبرامجها ومناهجها وهيكلها الإداري وسماتها في القيادة التربوية وأساليب التعليم والتعلم فيها ودورها الاستراتيجي في بناء المتعلم النشط الذي سيعيش في مدينة المستقبل.

وسنتناول مشروع المملكة العربية السعودية لمدرسة المستقبل (المدرسة السعودية الرائدة) التي بدء في تطبيقها في خمس مدارس في مدينة الرياض في المرحلتين الابتدائية والمتوسطة (المرحلة الأساسية) وذلك من بداية العام الدراسي ١٤٢٢-١٤٢٣ هجري، ابناء نموذج مطور للمدرسة وتجربيه وتقويمه ثم التوسع في تطبيقة.

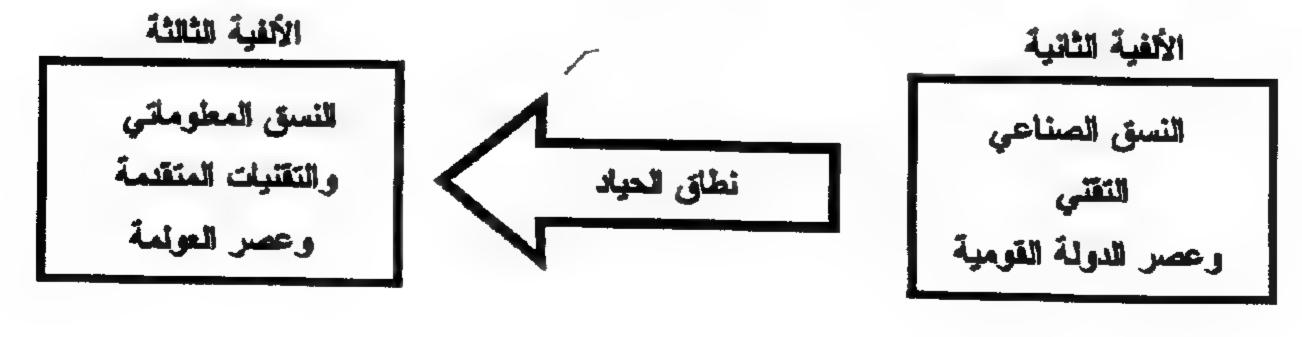
طبيعة التحول:

لاشك في أن عملية التغيير تعدُ تحدياً كبيرًا يواجه المجتمع كنتيجة مباشرة لمعدلات التغير في المجالات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والتقنية وغيرها ، وترتبط استجابة تلك المؤسسات بإمكاناتها الداخلية وقدرة النظمية وسياساتها على التكيف والتفاعل مع معطيات الحاضر والتحولات المنتوعة وعلى الصعد المختلفة . وعندما يكون المتحول ذا أبعاد تشكل نسقاً يحل محل نسق آخر (Paradigm shift) كالتحول من النموذج الزراعي نحو الصناعي ومن ثم التقني ، والنموذج المعلوماتي ونسق العولمه فإن ذلك يتطلب قدرة فائقة من المؤسسات والمنظمات على التخطيط والتتفيذ والتقويم وتكوين الخطط الطارئة الإحداث تعديلات في الأهداف والبرامج والوسائل وقد تكون جذرية نظرًا لتعدد وتتوع المتغيرات مدار البحث والدراسة والتكييف .

ويمثل الشكل التالي الوضع بين نسقين أحدهما في نهاياته والآخر في بدلياته والذي بدأنا نعايشه منذ بداية الثورة الصاعبة مسع تطوره السريع ليأخذ أبعادا واسعة النطاق ترتكز على السيطرة على المعرفة وتوظيف التقنيات المتقدمة في المعلوماتية والاتصالات والهندسة الجينية والبيولوجية وأبحاثها في المجالات المختلفة .

والعولمة في مجالاتها المختلفة تأتي كنتيجة لهذا التحول وأداة فاعلة في تكوين ما يعرف بالقرية الكونية.

وتمسئل المرحلة بين النسقين ما يسمى بالمنطقة المحايدة (Neutral Zone) * وهي مرحلة تتم فيها صياغة كلية شاملة في مجال الرؤية ومجال الأساليب والأدوات ومعبرا يحتاج قدرة وخبرة في استشراف المستقبل ومتغيراته والعمل على إدارة التغيير خلاله بشكل يهيئ للانتقال من نسق إلى آخر.



Internet: WWW. Future School. Com.

وتواجه أمة منظومة في انتقالها وتكيفها بين نسقين لكل منهما منظوره وأدواته ومرتكزاته الاقتصادية ونظمه الاجتماعية عدداً من الصعوبات والتحديات التي نتطلب تحركا تتكامل أبعاده في ضوء رؤية دقيقة وخطة شاملة بعيدة المدى وبرامج وأدوات منطورة ومولكية لطبيعة العصر وتحولاته. وفي ظل هذا التحول ، فإن الأمر يتطلب تطوير فكر الإنسان وقدراته ومحيطه التقني والمادي بكل عناصره ومحاور.

عالم ومجتمع الغد:

إن استقراء ملامح الغد ومجتمعه ليس بالمهمة اليسيرة إذ يتطلب ذلك دراسات استشرافية متعمقة تأخذ في اعتبارها المعطيات القائمة والهياكل الاقتصادية والنظم الاجتماعية والسياسية والثقافية ومتغيراتها والأنماط المحتملة التي ستشكل مجتمع المستقبل ومدنه وعالمه. ولا يتسع المقام في هذه الورقة لنهج هذا السبيل وإجراء مثل تلك الدراسات ، ولكن يمكن أن نحدد الملامح العامة لذلك العالم وسماته المستقبليه وطبيعته الاجتماعية والاقتصادية والتقنية لرسم ملامح إنسان المستقبل وطبيعة مجتمعة ونماءه الحضاري.

ويمكن بلورة تلك الملامح في السمات الأنية:

- از دیاد مضطرد فی معدلات التغیر .
 - از دیاد کبیر فی النمو السکاتی -
- ازدياد كبير في معدلات النزوح باتجاه المدن والهجرة بين الدول.
- الانفراج في العلاقات الدولية وحرية الحركة لرأس المال المادي والمعرفي والمعلوماتي وانتقال السلع
 والخدمات وقوى العمل عبر الحدود.
 - تطور وسائل الاتصال واتكماش العالم نحو ما يسمى " بالقرية الكونية " .
 - المعرفة جوهر العملية الإنتاجية والنتموية.
 - نتوع ثقافي ثري وسيوله ضخمة في المعرفة والمعلومات.
- النماء العلمي والتقني وتطبيقاته في مجالات كالهندسة الجينية وما يترتب عليها من أثار على البشرية والكائنات والانتاج.
- سوق عمل يتطلب تتوعاً في المهارات وقدرات تخصصية تتفاعل مع الجديد المتطور، مع تفاقم أزمة
 البطالة الناتجة عن تباين كفايات المخرجات التعليمية ومتطلبات سوق العمل.
 - التباین بین الدول و الأفراد فی مستویات الدخل و معدلات نموها.
 - أساليب إدارة منطورة ومأسسة العمل والتوجه نحو اللامركزية.
 - ضغط شدید على منظومة القیم وتماسك الأسرة و از دیاد فی معدلات الجریمة و انتشار المخدرات.
- صراع بين منظومة قيم عالمية ذات تماثل ثقافي والجثماعي مع القيم والأعراف الإثنية والعرقية المختلف المجتمعات عير الحدود.
 - التوجه نحر التكتلات الاقتصادية والتوجه نحر العوامة بكل أشكالها.
- التوظیف الواسع للتقنیات الاتصالیة والوسائط المتعدة و تکون ما یعرف بمجتمعات الإنترنت و العالم التخیلی و السیبیری.
 - إزدياد معدلات التلوث البيثي وانتشار بعض الأمراض.

وهذه السمات وغيرها تشكل نوع المستقبل ومجتمع الغد الذي سيعيشه الإنسان ، والتحولات التي ستجري في أنماط حياته. وتبرز هنا أهمية الدراسات المستقبلية الاستشرافية لتطوير رؤية دقيقة الأنماط الحياة وطبيعة التفاعلات وما يترتب على ذلك من تأثير مباشر على منظومات المجتمع ومؤسساته ومنه.

مدينة المستقبل:

إن التخطيط الحضري وهيئاته ومؤمساته ستولجه التحدي الأكبر في إحتواء نواتج التحولات المستقبلية وما يواكبها من منطلبات ملحة ستفرض نفسها بكل قوة على الخبراء والمخططين لتحديد الاحتياج ورسم معالم النطوير ومسارات النمو الحضري وإعادة تشكيل مولصفات ومحدات المدينة القائمة وتطويرها لبناء مدن المستقبل.

ومن منطلق هذا التحدي وللدور المرتقب التخطيط الحضري ، فلخه من الأهمية بمكان النظر إلى الاعتبارات الأتية:

- الإرتقاء بأساليب واستراتيجيات وأدوات التخطيط الحضري علميا وتقنيا وبما يتناسب مع طبيعة التحولات ومستوى التحديات.
- تبني سياسات مالية مطورة تثيح وتدعم مصادر التمويل وحجم الأموال اتوفير الموزنات التي تستلزمها خطط التطوير وإيجاد فرص العمل والخدمات.
- إستهداف الأنسان بالاستثمار فيه بتطويره فكريا وتقنيا وتوظيف قدراته لتفعيل دوره التتموي المستقبلي
 المركب ليلوغ مرام وأهداف النتمية.
 - تطوير معايير الرفاهية الاجتماعية في ضوء لحتياجات الإنسان والمتغيرات المستقبلية .

وتمثل هذه الاعتبارات وغبرها محركا رئيسا في تمكين ودعم قدرات التخطيط الحضري المضي في مواجهة التحديات ورسم معالم مدينة المستقبل وبنائها. وليس من اليسير تحقيق هذا التحرك الاستراتيجي دون التعامل مع مشكلات الواقع والانطلاق منه.

ولكن هل من المعكن الوصول لبعض الخصائص والسمات المدينة المستقبل بعد أن نظرنا الطبيعة التحول القائم وعالم ومجتمع الغد؟

إن ذلك بمثل تحديا بحد ذاته فالوصول لمثل هذا السمات والخصائص يرتكز على تحليل وفهم عميق لمعطيات المدينة القائمة والمشكلات التي تولجهها ومستويات أدائها اقتصادياً واجتماعياً ونقنياً وأمنياً .

كذلك فإن ما يحمله المستقبل من تحولات واسعة النطاق في مداها الأفقي وعميق التأثير في مداها الرأسي – يضعنا أمام وضع مركب يتطلب التنظيم الدقيق في البحث والتخطيط وتشخيص المشكلات ووضع البدائل والحلول .

إن الاهتمام الكبير لدى واضعي سياسات التتمية الاقتصادية وبرامج التخطيط الحضري في بناء نموذج حضري يشكل في مجمل محاوره ما يعرف بالمدينة المنظمة (Entrepreneurial City) ، يعد خطوة استراتيجية على طريق طويل بحقق في نهاية المطاف مفهوم (التحضر الكوني) (glurbouization) باعتباره شكلاً من أشكال التأقلم الكوني المحلي (glocalisation) ويعني هذا المفهوم الوصول بالمدينة الحالية إلى مدينة المستقبل عبر قنوات التبادل الخبراتي والمعلوماتي والاتفتاح الاقتصادي بين دول القرية الكونية وهو ما يجسد التوجه الذي يمثل أحد ركائز العولمة .

وآلية ذلك هو توظيف الخبرات للعالمية بين أرجاء المعمورة وتكوين هياكل عابرة للقارات تؤسس قاعدة عالمية

تدفع بالخبرة الإنسانية للسيطرة على معدلات التغيير والتحديات والحد من المشكلات بمنهجية علمية وتوظيف تقنى عالى المستوى .

ومن منطلق عولمة للتنمية فإن مدينة المستقبل هي مدينة منظمة ذلت مولصفات ومسات عالمية منها ...

- مدینة نؤدی ونسهم بوظائف مرکبة ذات أدوار مطیة و إثایمیة ودوایة (قدرات كونیة ومطیة).
 - نتطلق من معايير في الأدوار والإنتاج والرفاء الاجتماعي ، المعرفة ثروة استراتيجية.
- بناها التحتیة ترتکز على أمس وأدوات النقنیة المنطورة في مجالات الاتصال ونقل المعرفة والمعلومة
 والنعلیم والصحة والمواصلات وغیره من مجالات .
- ذات سياسات وأدوات وإجراءات أمنية متقدمة في البحث والتشخيص ومواجهة التقلبات والمشكلات المرتبطة بالأمن الاجتماعي والمعلوماتي والاقتصادي.

وتأميسا على ذلك ، وما انطوى عليه من تجسيد لسمات وخصائص مدينة المستقبل ، وتأكيدا على أن أهم عنصر في هذه المدينة هو الإنسان الذي يبنيها ويعيش فيها ويستخدمها ويعمرها اجتماعيا وحضريا ويحافظ عليها ويستغلها الاستغلال الأمثل . فإن ذلك الإنسان يستوجب أن يبنى بناء يرتكز على طبيعة الدور المرتقب وتفاعله المطلوب في البيئات المختلفة من اجتماعية وثقافية وطبيعية وبيئات العمل المختلفة.

لذا فإن لهذا الإنسان مواصفات وسمات يجب استهدافها ومنها ...

- يفكر عالميا ويتصرف مطيا.
 - متعدد المهارات والقدرات.
- متعامل مع الأقراد والأفكار والأشياء بشكل فعال.
 - يتقن التقنية بإتقان.
 - متعامل مع المعرفة والمعلومة.
 - منظم ومستثمرا للوقت.
 - مبادر وحال المشكلات ومتكيف مع التقايات .
 - مبدع ومولجه التحديات .
- ذو هوية أصيلة ومنفتح بثبات على الثقافات والحضارات.
 - نو وعى وثقافة عالمية وإقليمية ومحلية.
 - نو وعى لجتماعي ومعدى ونفسي.

ولكي يتحقق تكوين هذا الإنسان بهذه المواصفات يتطلب الأمر إعداده وتأهيله علميا وثقافيا ومهاريا وخبراتيا ليلعب دوره بفاعلية واقتدار. علية يتحتم علينا تطوير التربية وسياساتها وبيئاتها ووسائطها كأهم أداة تتموية لتكوين مدرسة المستقبل التي تحقق غايات وأهداف تربية السنقبل.

تربية المستقبل:

وفي ضوء مجتمع المستقبل ومساته فإن تربية المستقبل الابد وأن تصاغ غاياتها وأهدافها وتبين برامجها ووسائطها بشكل يحقق متطابات هذا المجتمع ويتكامل مع خصائصه ويعالج نقائضه ومشكلاته وتحدياته .

ومن هذا المنطلق فإن تربية المستقبل تتتاول قضايا مهمة منها:

أولاً : الهوية والثوابت المجتمعية والقيمية وكيفية تطوير دور المدرسة في الاتفتاح غلى المجتمع المحلي

- والعالمي مع الحفاظ على الخصائص المميزة لكل مجتمع .
- ثانياً: التقنية وما تتطلبه من مهارات متعددة وطبيعة دورها الوظيفي في مؤسسات المجتمع في مجالات التعليم والمتدريب والإنتاج وقطاع الأعمال.
 - ثالثًا: المعرفة والمعلوماتية وما يتطلبه تسارع نموها من تكيف مستمر وتوظيف ضمن البرلمج والمناهج.
 - رابعا: التمويل وضرورة المرونة في السياسات المالية ودعم استراتيجيات الشراكة مع القطاع الخاص.
- خامسا: الاستراتيجيات الفعالة للتحول من المركزية إلى اللامركزية مع الحفاظ على السياسات التربوية العامة والمسارات والموجهات الأساسية للمناهج والبرامج.

وإزاء هذه القضايا المهمة فإن الاستراتيجية التربوية المستقبلية تتطلب فحصا عميقا المعطيات الواقع التربوي والتعليمي والانطلاق من مكامن القوة فيه والعمل على تقليص جوانب الضعف التي تحول بعضها إلى إشكاليات هيكلية ضمن منظومة التعليم ، لذا فإن مثل هذه الاستراتيجية التربوية لابد وأن تشكل قوة دفع وحالة من التسارع نحو إحداث تطوير نوعي في المنظومة التربوية وهيلكلها وعملياتها ومدخلاتها ومخرجاتها وتحقيق جودة تعليمية تأخذ في الاعتبار القضايا الحيوية الآنفة الذكر .

ومن محاور الاستراتيجية التربوية ما يلي :

- دعم الإصلاح والنطوير النربوي بالإرادة السياسية نظرا لطبيعة التحول المنشود واتساع نطاقه.
- الضرورة في ربط التعليم نظاما ومبياسة برامجاً بواقع المجتمع ونظامه القيمي والثقافي وأوضاعه
 الاجتماعية والاقتصادية والتتموية.
- المعيارية: يستوجب أن تكون تربية المستقبل ذات معيارية قابلة اللقياس الكمي والنوعي بهدف ضبط
 الجودة التعليمية في أهدافها وعملياتها ونواتجها.
- المدرسة مؤسسة مجتمعية لابد وأن تقوم بدور أساسي في الانفتاح على المجتمع المحلي والإقليمي
 والعالمي وأن تسهم في إحداث التحول من خلال إدارة ذائية تخطط لنفسها وتوظف كل ما من شأنه
 تكوين المتعلم النشط ذي المهارات المتعددة القادر على النكيف والتفاعل والمبادرة.
- تطوير الأدوار في المؤسسة التربوية لكل من المدير والمعلم والمتعلم إلى قائد تربوي ، وميسر ،
 ومتعلم نشط لبناء وممارسة الموقف التعليمي ومخرجاته.
- التعلّم والتعليم جوهر العمل النربوي والتعليمي ، ويستوجب أن يتم تطوير أنماطه وعملياته وأساليبه وطرائقه فكريا وتقنيا لبناء كيان المتعلم ومهاراته وقدراته ضمن برلمج ومناهج ذات أساس مشترك وتفرعات تحقق حاجات الفرد والعجتمع .
- التعليم عن بعد ، والتعلم التعلوني ، والتعلم المتعلم ، والتعلم المتفاعل ، والتعلم المستمر أنماطا تعليمية
 تنظوي على مكنون وطرائق وصدغ تعلم تواكب تربية المستقبل وتسائدها في تحقيق أهدافها.
- الشراكة بين المؤسسة التربوية والقطاع الخاص معبر أساسي نحو تمويل التعليم وتطويره وتدعيم
 جسور العلاقة بين المدرسة ومؤسسات المجتمع .

وفي هذا الإطار جمد جاك ديلور رئيس اللجنة الدواية التي شكاتها اليونسكو لدراسة مستقبل التعليم "التعلم ذلك الكنز المكنون" أربع ركائز التعلم لمولكية الحياة في القرن الحادي والعشرين وهي:

- تعلم لتعيش وتتعليش مع الآخرين.
 - تعلم لتعرف.
 - 🖸 تعلم لتكون.
 - وتعلم لتعمل.

توجهات التعليم المستقبلية:

في ضوء العديد من التحديات والتطورات على الصعد المختلفة تشكلت جملة من التوجهات التي من شأنها تحديد مسارات لعمليات التطوير والإصلاح التربوي التعليمي التحقيق أهداف تعالج المشكلات القائمة وتتعامل مع التحولات المستقبلية بشكل أكثر مرونة وقدرة ومن هذه التوجهات:

- تطوير سياسات نوجه مسار العمل التربوي والتعليمي والانفتاح على المجتمع والإسهام في مواجهة المشكلات والتحديات والتطورات .
- التقنية المعلوماتية الإتصالية عبارة عن نسيج وأدوات ذات محتوى معرفي بتدخل في صلب البنية
 التعليمية ووظائفها المؤسسية وبرامجها وقدرات العاملين والمتعلمين فيها .
- المدرسة مؤسسة تربوية لجتماعية ثقافية تسعى للتعلم المستمر وهي ذاتية الإدارة ، منفتحة على المجتمع ، منتوعة البرلمج ، منطورة الوسائط والأساليب ، لتحقيق التعلم بجميع من فيها ولتكوين المتعلم النشط ، في مجتمع محلى وعالمي متغير ومتطور في جميع القطاعات المجتمعية العامة والخاصة .
 - الشراكة حجر أساس في تحقيق أهداف واستراتيجيات التطوير والإصلاح التربوي .
- التعلم للجميع هنف استراتيجي منشود بتطلب توسيع قاعدة التعلم في المجتمعات وعلى امتداد حياة الفرد.

Internet: www.cia.gov//publications/globaltrends2015

مدرسة المستقيل:

في ظل الاستراتيجية التربوية المستقبلية فإن مدرسة المستقبل هي مشروع تطوير يعد استجابة لعدد من المتطلبات العصرية والتحولات المستقبلية المرتقبة التي ستشكل عامل ضغط شديد على المؤسسة التربوية للتحرك باتجاه إيجاد صبغ تعلم تحاكي تلك التحولات وتتفاعل معها وتدعمها.

وجاءت مشاريع تطوير المدرسة بصفتها مؤسسة مجتمعية تربوية لتنشد أهدافاً أكثر تقدما وتتجاوز تصنيع المخرجات التعليمية لتكون بنوكاً المعلومات والاقتصار عليها – إلى مخرجات تعليمية ناتجة عن تفاعل إنسائي يكون المتعلم فيه فاعلاً Active Learner في بيئة تربوية تقنية منفتحة ومتصلة بالعالم المحلي والخارجي عبر شبكة من المعلومات (Internet-Intranet) ، تتيح المدرسة تكوين مجتمع مدرسي معلوماتي يوظف أنماط التعليم المتطورة كالتعلم الذاتي والتعلم التعلوني ضمن منهج يركز على القيم والمعارف والمهارات والخبرات لتكوين كفايات وقدرات تتطلبها الحياة العصرية المتعلمين بمجمل أبعادها وتحولاتها.

وبذلك فإن من يرى أن مدرسة المستقبل هي حالة من النطور النقني الوصول بالمدرسة إلى ما يسمى بالمدرسة الإلكترونية، هي في الواقع رؤية ضبقة وقاصرة حيث أن طبيعة التحولات تستدعي تطوير المدرسة بمجمل عناصرها، فمدرسة المستقبل ليست مؤسسة ترتكز على النطور التقني وتوظيفه فحسب بل هي توجه شمولي وتكاملي يرتكز على تطوير مجمل العناصر من سياسات وعمليات وأدوات ووسائط وأدوار تربوية وتعليمية

وتطوير مهنى مستمر وإدارة وتخطيط.

ويمكن باختصار تحديد سمات مدرسة المستقبل لتكون :

- بیثات معرفة ولیست مصانع تلقین تعلیمیة.
- بيئات تعلم من خلال العمل وأداء دور المتعلم النشط في عالم المعرفة والأداء بمستوى من الإنجاز يوجه
 بجودة معيارية مقننة .
 - بيئات نتواصل مع مختلف شرائح المجتمع في الدائرة المحلية والإقليمية والدولية.
 - بيئات توظف الدور النقنى المعلوماتي الاتصالي بفاعلية وقدرة فائقة.
 - بيئات تهيئ التطوير المهنى الأفرادها والعاملين فيها .
 - بيئات ذات قدرة في التخطيط والتنفيذ واتخاذ قراراتها بما يحقق أهدافها .

وفي ظل هذا المنظور تسعى مدرسة المستقبل لتحقيق أهدافها من خلال:

- ١- توظيف النقنية المعلوماتية الاتصالية (ICT) في البيئة المدرسية وخارجها وجعلها محورًا أساسياً في
 أداء المدرسة والعاملين فيها من إداريين ومعلمين ومتعلمين.
- ٢- تمكين المتعلمين من بيئات تعلم تركز على القيم وتكوين الاتجاهات وبناء المعارف والمهارات وتوظف أنماط التعلم الذاتي والتعاوني وطرائق التفكير المنهجي والعلمي في حل المشكلات والتعامل مع المعرفة وتحليلها ومعالجتها والاستفادة منها.
 - ٣- دعم كيان المتعلم بشكل يحقق النمو الشامل للتفاعل والتكيف مع مجتمع متعدد الثقافات والمهارات .
- ٤- تحقيق قدر كبير في انفتاح المدرسة على المجتمع ومؤسساته لدعم أهدافها ولكي تؤدي دورًا أكثر شمولية يتعلظم فيه دور مجتمع المدرسة المحلي مع أولياء الأمور (الأسرة).

وفي ضوء كل ما سبق فإن تكوين المدرسة ينطوي على مجموعة من العناصر ذات الأهمية في تمكين مدرسة المستقبل من ممارسة دورها بشكل أكثر فاعلية لتحقيق أهدافها ، ومن هذه العناصر :

- بنیة تحتیة تقنیة و کوادر فنیة مساندة .
- قاعدة تدريب محلي (School Based Training) للتخطيط وتحديد الاحتياج التدريبي للتطوير المستمر
 لكوادر المدرسة مهنياً.
- طاقم إداري وأطر عمل (Frameworks) لتسيير الممارسات ونتظيم المصادر وإنجاز العمليات التربوية والإدارية .
 - " قاعدة وشبكة لتبلال المعلومات الدلخلية والخارجية (Intranet \ Internet)
- قاعدة مرجعية محكمة من لستراتيجيات التعلم والتعليم التي ترتكز على أساليب منطورة كالتعلم الذاتي
 والتعاوني وغيرها .
 - برامج وتجهيزات حاسوبية لمنابعة التحصيل والأداء المدرسي .
 - مبئى مدرسي يتوافق من حيث التصميم مع طبيعة وسمات مدرسة المستقبل .

موتسر التعلم للقرن الولحد والعشرين. أبوظبي الإمارات العربية المتحدة ٢٠٠٠م.

المبنى المدرسي لمدرسة المستقبل

توفر مدرسة المستقبل كافة البرامج والمناهج الفعالة لبناء شخصية الطالب بناءً شاملاً ومتكاملاً في كافة الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية والسلوكية والاجتماعية . بحيث تغرس في الطالب القيم الإيجابية والإبداع وتكسبه كافة المهارات الإنسانية والاجتماعية والذهنية وتتمي لديه التفكير المبدع .

ويستند الموقف المتعلمي داخل حجرة الدراسة على بيئة مدرسية منظورة تشارك جميع عناصرها في تهيئة مناخ مناسب الستعلم الفعّال ويبدأ هذا المناخ انطلاقاً من المبنى المدرسي الذي يحقق أهداف المنظومة التعليمية والتعلمية التي يجب أن تتوفر في مدرسة المستقبل بحيث يأتي المبنى محققاً الطموحات بناء الفرد بناءً متكاملاً شاملاً وهو المطمح الذي تسعى إليه مدرسة المستقبل.

ويفترض في المبنى المدرسي أن يحقق ما يأتي :

- ١- تصـميم حجـرة الدرامية (الفصول) بالطريقة الذي تحقق أهداف المنهج وتمكن المعلم من إدارة الصف
 بطريقة فاعلة وتمكن المتعلم (الطالب) من التعلم في بيئة تعلمية فاعلة .
- ٢- انفتاها حقيقياً على البيئة المجلية بالتفكير الجاد في إزالة أسوار المدارس حتى لا تكون هناك حواجز
 مادية أو معنوية بين المدرسة والمجتمع .
 - ٣- توفير كل أسباب الراحة والسعادة للطلاب ولكافة العاملين بالمدرسة .
 - ٤ توفير التجهيزات والأدوات والمختبرات التي تستخدم وتوظف التقنية الحديثة بكفاءة عالية .
- توفير الملاعب الرياضية المجهزة تجهيزًا حديثًا يسمح بمزاولة كافة أنواع الرياضة وبناء الأجسام والعقول.
 - ٦- العناية بمراكز مصادر التعلم دلخل المدرسة .
 - ٧- توفير أماكن وقاعات مناسبة لمزلولة للنشاط الثقافي والترفيهي والاجتماعي.
- ٦٠٠ توفير مقصف بمواصفات مناسبة تسمح بجلوس الطلاب وتناول وجبات الغذاء بشكل جماعي يحقق
 الألفة والتواصل فيما بينهم .
 - 9- العناية بدورات المياه لتكون بشكل لائق ومناسب -
 - ١٠ توفير قاعات للرسم والغنون .
 - ١١ توفير حجرات وقاعات للعناية بالطلاب الموهويين .
 - ١٢ العناية بمرافق الهيئة الإدارية والتدريمية .
- ١٣ العناية بالإضاءة والتهوية والحنيار الألوان المناسبة للجدران والقاعات لمراعاة الحاجات النفسية للطلاب
 وفق أعمارهم ولحثياجاتهم .
 - 15- مناسبة المقاعد والأثاث لطلاب كل مرحلة .
 - ١٥ توفير مكان مناسب للتمريض والعلاج السريع .

حجرة الدراسة:

إن تفعيل النشاط الصفي باستخدام التقنيات الحديثة وما تقدمه من برامج وأدوات ، يهدف إلى تقديم مستويات عليا من نفعيل النفاعل بين الطلاب ومحيطهم ، الذي يمتد من حجرة الصف إلى العالم الواسع، وينبغي في البيئة الصغية المستقبلية أن تمكن الطلاب من الوصول إلى المعلومات في أملكتها، والتفاعل معها من خلال تقنيات الاتصال والمعلومات كالإنترنت، والفيديو المرئي.

ويتطلب ذلك إعادة تشكيل مفهوم تصميم الفصل التقليدي، والتفكير بأسلوب جديد في تصميم الحجرة الدراسية، يأخذ بالاعتبار جميع معطيات البيئة التعليمية التكنولوجية، ولا يقف عند إضافة قطع تقنية جديدة الفصل الدراسي التقليدي.

فالمنتجات الجديدة التي وفرتها التقانة للمدرسة (النص التفاعلي ، الهييرميديا، والحقيقة الافتراضية ، وخدمات المعلومات، والحاملة التي تدمح بين الحاسبات والمعلومات، والحاملة التي تدمح بين الحاسبات والكاميرات والأجهزة التعليمية ، ونصو ذلك) يدفع إلى التفكير في مدى مناسبة الحجرة الدراسية التقليدية لاستيعاب هذه الأدوات، ويدعو المدخول إلى الحجرة الصغية وتغييرها.

وعوامل إعلاة تصميم الحجرة الدراسية ينبغي أن تراعي العناصر التالية:

الإنسان

وهو العنصس الأساسي للعملية النربوية، وهو قد يأخذ أحد الأدوار التالية: `

المتعلم: محور عملية التعلم، متفاعل إيجابي.

المعلم: موجه ومنظم العملية التعلمية.

الخبرة الإنسانية: أحد مصلار المعرفة.

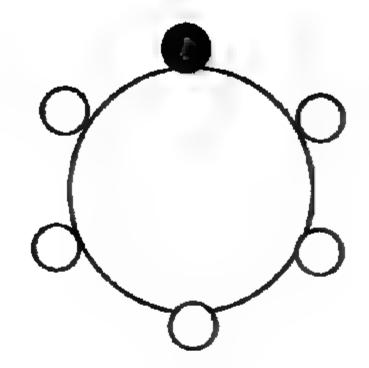
المكان

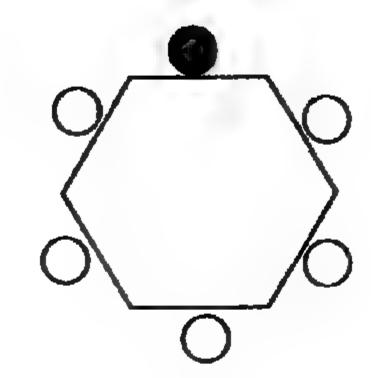
يجب أن يراعى في المكان أن يتسم بالمرونة التي تساعد على ممارسة نشاطات تعلَّمية وتعليمية مختلفة، وهذا ما يمكن أن يطلق عليه الفصول المفتوحة Open Classrooms ، وهي تعني النتظيم المرن المحجرة الدراسية بصيغ متغيرة، فردية ومستقلة وجماعية ومجموعات صغيرة تستجيب مباشرة الرغبات الطلاب وحاجاتهم .

وينبغي أن تهيئ الغصول المفتوحة إمكانات التعلم التالية:

- الستعلم الفسردي Individualized learning ، ولهذا الأسلوب في النعلم يجب أن يحصل الطلاب على الاستقلالية والفردية في التعلم، والحرية في الاختيار وفي قضاء الزمن اللازم للتعلم.
- الستعلم التعاونسي، والستعلم من خلال المجموعات الصغيرة ، ولهذا النوع من التعلم يتم تنظيم البيئة الصغية بصيغ مختلفة توفر إمكانية تقسيم الطلبة إلى مجموعات عمل تتكون كل ولحدة منها من ٣-١ طلاب، ومن هذه الصيغ على سبيل المثال:

^{* (} Virtual reality) هي بيئة تطيمية مصممة بالحاسب انتعطي محاكاة للبيئة الحقيقية فهي بيئة حقيقية مفترضة





- التعلم الفردي.
- التعلم الجماعي (مجموع الصف The whole classroom instruction).

وقد أدى التقدم في تقنية المعلومات والاتصال إلى ظهور صبغ جديدة الأماكن الدراسة، فظهر ما يسمى بالفصول الإلكترونية Virtual Classrooms، الفصول الاقتراضية Virtual Classrooms.

والصف الافتراضي غرفة إلكترونية تشتمل على انتصالات لعدة صغوف أو أماكن خاصة يتواجد فيها الطلبة، ويرتبطون مع بعضهم بعضاءومع المعلم أو المشرف، ومصادر المعلومات المختلفة، بواسطة وصلات وأسلاك أو موجات قصيرة عالية التردد Micro-wave linking، وتتميم هذه الاتصالات بأنها ثنائية الاتجاه تتيح التفاعل المرئي والمسموع بين الطلاب في الأماكن المختلفة.

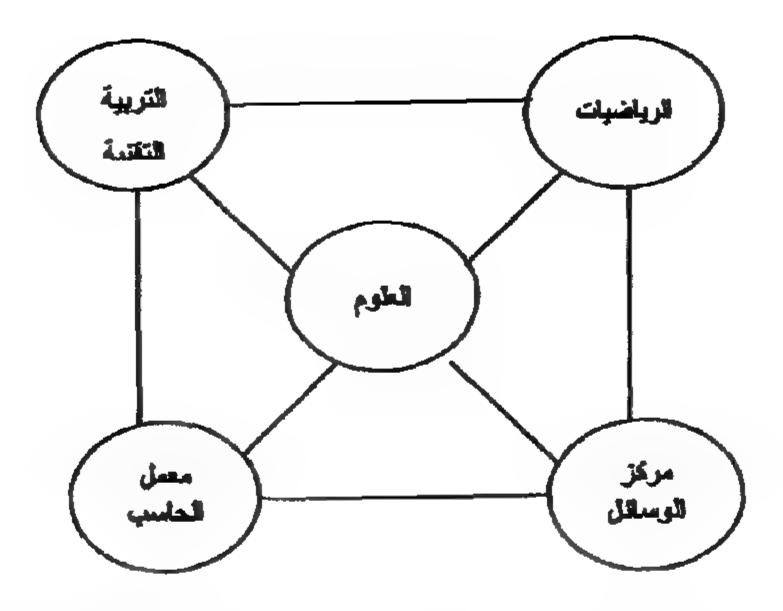
وتوفر التقديات الحديثة أشكالا متعدة من الفصول الإلكترونية، تختلف من حيث التعقيد والكلفة وأغراض الاستخدام، فمسن التقنسيات المكلفة والمعقدة ما يستخدم الأقمار الصناعية، والخطوط الهاتفية، لحمل الصوت والصورة المضيخ وطنين، بين الفصول الإلكترونية، وتكون الفصول مجهزة بهذه الحالة بتقنيات كاملة، بحيث يطلق عليها استدوهات الفصول الدراسية (ICS) (ICS)، وتكون الفصول الدراسية وتصميم خاص، إضافة إلى شاشات تلفازية كبيرة أو التحكم بها، وكاميرات ذاتية الضبط، والقطات ذات حساسية وتصميم خاص، إضافة إلى شاشات تلفازية كبيرة أو أجهزة عرض فيديوية رقمية، وناسوخ (فاكس، وكاميرا وثائقية (Document Camera). ، ومقاعد مناسبة نتسع لنحو النحو المعابرة المسابة النحو المسابة المسابة النحو المسابة المسابة النحو المسابة النحو المسابة المسابة النحو المسابة النحو المسابة المسابة النحو المسابة المسابة النحو المسابة المسابة المسابة النحو المسابة المس

وقد تستخدم الفصول الإلكترونية تقنيات أقل كلفة كثقنية الإنترنت، لتحقيق الاتصال بين الفصول الإلكترونية، والوصول للمصادر التعليمية من خلال أجهزة الحاسب الشخصية.

كما يمكن الدمج بين أنواع مختلفة من التقنيات السابقة بحيث يمكن تحقيق الاتصال بين الفصول الإلكترونية، من الأنواع السابقة والأفراد الذين يستخدمون الحاسبات الشخصية.

التكامل بين الحجرات الدراسية:

ينبغي أن يراعى في تصميم الحجرات الدراسية، العلاقات والروابط التكاملية بين المواضيع الدراسية، فعلى سبيل المثال يراعى الترابط بين الحجرات الدراسية المادة العلوم (المختبرات، غرف العلوم) أن تكون في موقع يسمح لها بالتكامل مع معامل الحاسب أو غرف التربية التقنية ومركز الوسائل التعليمية، بما يتيح الطلاب تنفيذ مشاريع وبرامج يستخدمون فيها أدوات ومصادر من مختبر العلوم أو مركز الوسائل التعليمية، أو تنفيذ التطبيقات العملسية الرياضيات أو العلوم من خلال التربية التقنية ، أو الوصول المصادر المعلومات من خلال الإنترنت في معمل الحاسب.



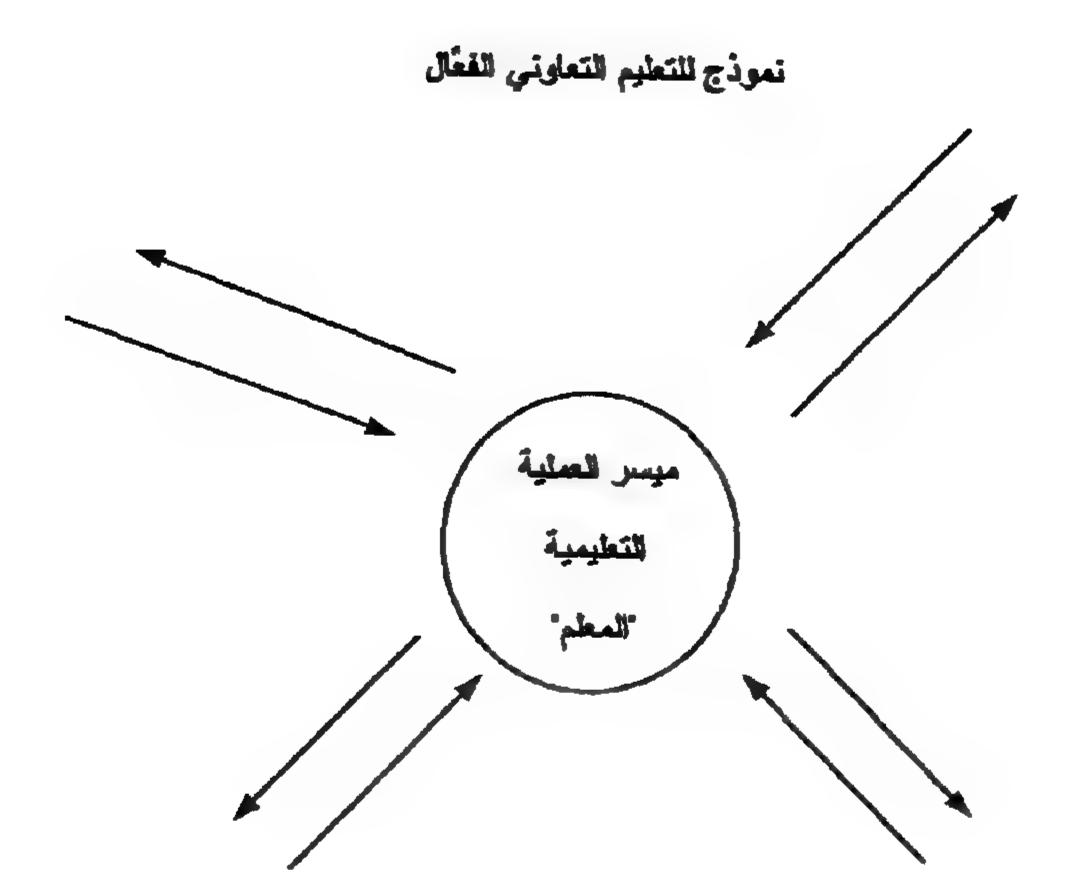
إلا أتسه لكسي يمكسن الوصسول إلى تصور كامل لشكل حجرة دراسة المستقبل، ينبغي الإجلية عن جملة من التساؤلات، والتي منها:

- إلــــى أي مــــدى يمكن التعديل في النمط التقليدي للمدرسة والحجرة الصفية حتى تستوعب التقنيات الحديثة?
 - ما الحدود التي تسمح بها الإمكانات لتبنى النقنية الحديثة؟
 - هل يمكن توفير فيديو وجهاز عرض في كل فصل ؟
 - هل يمكن توفير جهاز حاسب لكل طالب داخل الفصل؟
 - هل يمكن تأمين الوصول للمعاومات خارج المدرسة في كل حجرة دراسية؟
- هــل أصــبح من الواجب تقديم نمط جديد مختلف تماما للمدرسة، والحجرة الصغية؟ أو تقديم شكل جديد للبيئة التعليمية يطور مفهوم التمدرس ويلغي مشكلات المباتي المدرسية القائمة التي وضعت حجراتها في ظل مفاهيم سابقة .

وهكذا يتوقف شكل حجرة الدراسة واتساعها وتكوينها وتجهيزها وتوزيع الطلاب في داخلها على أهداف مدرسة المستقبل التي تسعى إلى بناء شخصية الطالب وإلى تطوير مكونات العملية التعليمية التي يجب أن نسعى لجعلها (تعلماً) لا (تعليماً) فقط ، وبذلك فإن حجرة الدراسة سترتبط بإدارة الموقف التعلمي و التعليمي الذي تبدو أهم عناصره فيما يأتي :

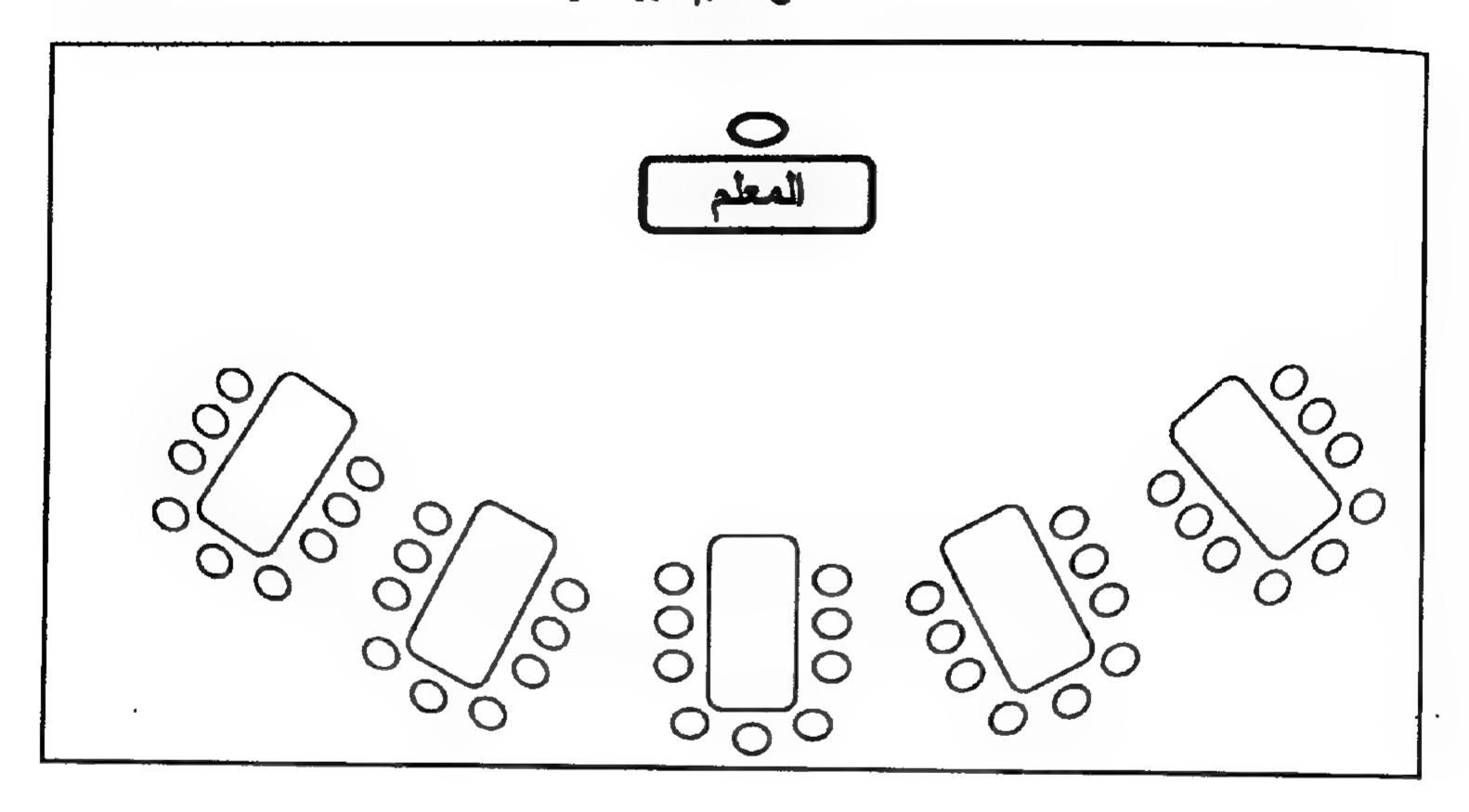
- الطالب مبكون محور العملية التعليمية والتعلمية .
- ٢ المعلم مرشد وموجه وميسر الإدارة الموقف التعليمي .
- ٣ تقنية الاتصال والمعلومات أساس في الحصول على المعلومات وتوظيفها .
- ٤ تنمية التفكير والإبداع والتعاون الفعّال أهداف مهمة نسعى إلى تحقيقها دلخل حجرة الدراسة .
- الستكامل فسي إكساب الطلاب المهارات والخبرات أسلوب مهم في التعليم والتعلم (منهجاً وطريقة وأداءً وتقويماً).

والتحقيق ذلك يتم تشكيل الحجرة الدراسية على النحو المبين في النموذج التالي :

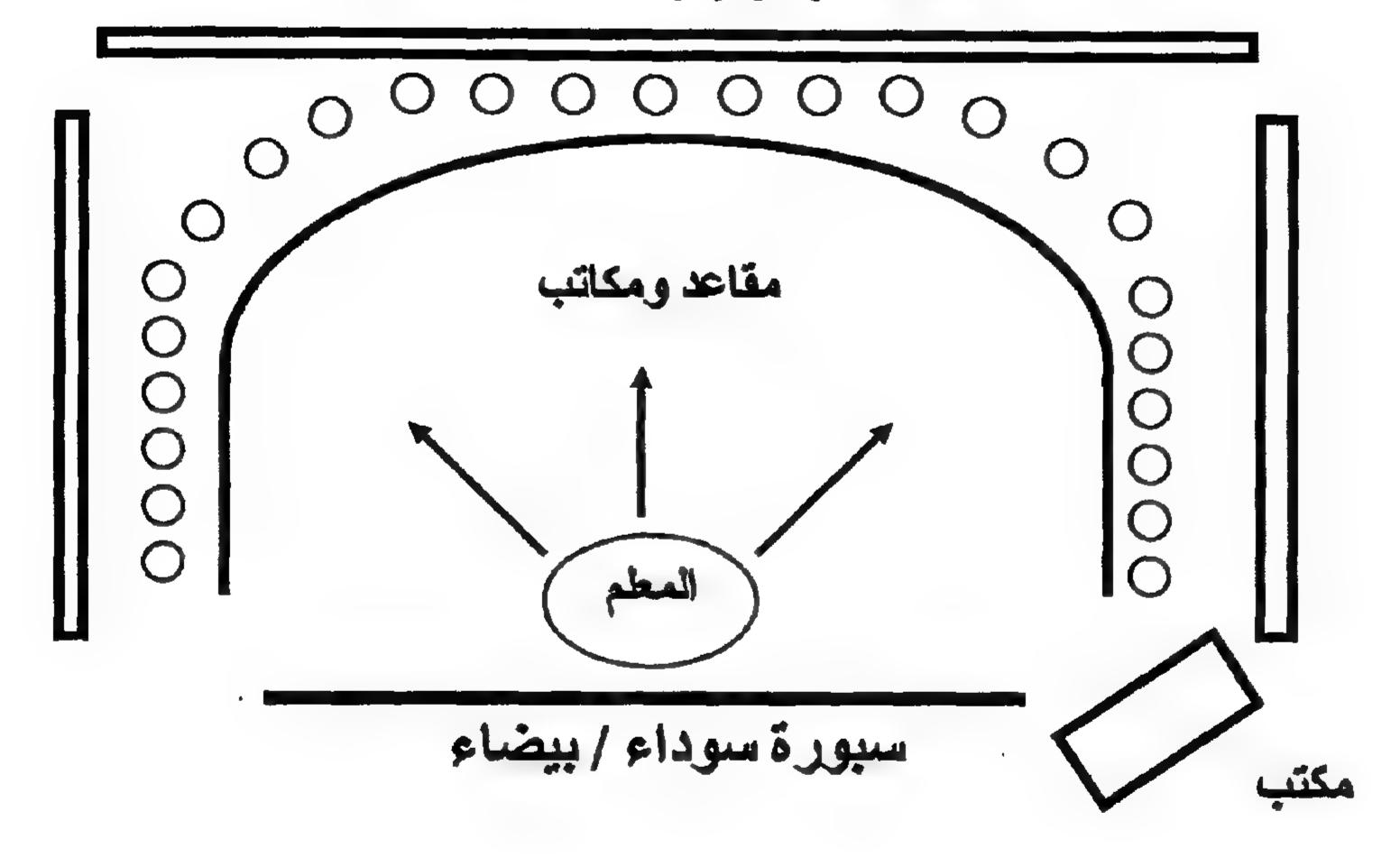


إن هـذا الـنموذج بحقـق العمل التعاوني بين الطلاب ويزيد من فاعلية التجاوب بين الطلاب أنفسهم ويزيد من فاعلية التجاوب بين الطالب أنفسهم ويزيد من فاعلـية الـتجاوب بين الطالب والمعلم . ويجعل الطالب مقبلاً على التعلم بما يحقق الطموحات التي تسعى إليها مدرسة المستقبل .

نملاج لتنظيم حجرة الدراسة



شاشة العرض ولوحة الملاحظات



المراجع

- الإدارة الصفية لمعلمي المرحلة الثانوية تأليف: إدموندت. إيمر وآخرون.
- أفكار وتصورات حول تصميم المباتي المدرسية إعداد م . إير اهيم بن صالح أبو بكر .
- بعض عناصر البيئة الداخلية وأهميتها في الفصول الدراسية: إعداد م . عبدالله بن محمد النباس .
- ملاك أحمد الرشيد . المدرسة وخدمة البيئة . مجلة كلية الآداب . جامعة الملك سعود م ١٧ (١) ١٩٨م.
- استراتیجیات هونج کونج و النتافس الحضري . مقال من إصدارات الثقافة العالمیة. المنة العشرون،
 سبتمبر لکتوبر ۲۰۰۱.
 - Integrated Educational Technology Into Teaching by: M. D. Roblyer & others.
 - Educational Change in technology- rich environment by :Riel, Margaret.
 - The Electronic Classrooms & Vidio Conferencing By; VanHorn, Royal.
 - Technology enhanced learning environments by: Shapiro, Wendy L; Roskos,
 Katherine.

Toward the school of the future by : Zhaoshi, Yun.



الوقت الذي تحلق شهه طائرات أسط ولنا بين الفسام، تاركة بصمة تراننا وأصالتنا السماء كما غرستها في الأرض، فدعوكم إلى الإبحار في عالمنا والتعرف عن قرب على ماستجد شيبه والاستفادة من القاواعد العلوماتية والتعتية وذلك من خالال تبنا على الإنترنت، www.saudiairlines.com



SAUDI ARABIAN AIRLINES



الخطوط الجوية العربية السعودية

fulfill the needs and aspirations of it's inhabitants not only for the present but for the future with respect to quality urban living and lifestyle.

Water is a central feature of Putrajaya. Besides its intrinsic attraction and symbolic ingredient, water is an element of Islamic design which provided the foundation of Malaysian culture and is manifested in the main buildings that have been erected in this Garden city.

Wilidlife preservation, habitat creation an sustainability are also strong themes that are woven into the Landscape ethos of the City. Recycling of bio-mass and composting of organic material for use as soil conditioners have been part of Putrajaya's ongoing maintenance practices.

The analogies to Malaysian cultural references have been applied at the detail level. The most prominent example of this is the 'Putrajaya Boulevard' on the Core Island. The Boulevard is a dominating feature in the city and is a major ceremonial event in the urban form. The layout of the Boulevard and paving pattern have been developed based on the Songket, specifically the 'Mahkota Raja' Songket or The Royal Crown Songket. There are numerous other examples of intricate paving patterns and details that draw insipiration from similar vernacular references.

The richness in Malaysian cultural landscape are also exemplified the street lighting and street furniture designs and the City's coordinated signage system. The signage system subtly integrates traditional Islamic mosaic patterns and colours to provide a well coordinated and distinctive theme. Street lighting designs have become a hallmark feature of the roads in Putrajaya. Design motifs include traditional kites, headgear and bamboo torches. The tall form of local Tempayan (traditional clay urns) is the inspiration for a coordinated family of street furniture developed for the Putrajaya Boulevard.

10.0 Realizing the vision

The fast track nature of the project calls for an innovative planning and implementation mechanism to effectively realise the vision to develop Putrajaya. Pooling of experts and competent human resources are vital for the successful implementation of the project. Under the circumstances, the government needs to work very closely with the private sector who have actually been partners in many of Malaysia's successful project achievements. In line with this, the city is therefore been developed within the framework of the Malaysia Incorporated Concept.

Spearheading this is the Putrajaya Corporation, a body corporate set up under the Act of Parliament and entrusted with the planning, development coordination, administration and management of the city. The developer identified to finance and develop the project is Putrajaya Holdings Sdn. Bhd. - a private company set up of a joint venture of three Government owned enterprises - PETRONAS, Khazanah Holdings (The Invest Arm of The Finance Ministry) and Kumpulan Wang Amanah Negara or National Heritage Trust Fund. To tap the expertise and financial resources in the construction sectors Putrajaya Holdings has entered into the joint venture with four established developers in the country to undertake the development of the city.

Kuala Lumpur City Centre Bhd. (KLCCB), a private company responsible for the development and construction of the World's tallest building PETRONAS twin towers, is the project manager for the project.

By adopting this approach the project is able to proceed on a fast track basis. The development is being implemented in phases. Phase 1A is scheduled for completion in the first quarter of 1999 with the migration of the first government ministries and departments to Putrajaya. Given the commitment of all parties involved we are confident of meeting the schedule.

About a quarter of the city is now completed and functioning effectively. When fully completed in less than a decade from now, Putrajaya will be a testimony of the dynamism of the nation whilst providing a retreat from the pressure of modern city living. It will be a city that would

the LRT network will be served by public inter and intra city feeder buses. Taxi services will be integrated with the city's other transportation modes. Ample provision of parking facilities at strategic points especially at the LRT and bus terminals will enable the park and ride system to be implemented in Putrajaya.

8.0 Intelligent and eco-media characteristics

Putrajaya is envisaged to be an information hub, integral to the multi-media super corridor between Kuala Lumpur and the KL International Airport. Among the infrastructure and utilities to be introduced are:

- an integrated advanced telecommunication backbone;
- information technology for administrative, surveillance and security functions, building management and maintenance such as Electronic Data Interchange, Management Information System, Geographic Information System and other appropriate systems technology;
- automation systems for the operation, management and maintenance of infrastructure,
 utilities and the urban landscape including transportation and signalling systems.

These will provide the basis for a wider utilisation of electronic and information technology by the government, business and homes. Plans are at hand to incorporate the latest in multimedia technology in education, medicine, banking, business and entertainment.

The city's urban form and layout shall encourage good cross-ventilation for cooling buildings naturally, achievable by staggering buildings along hill slopes with generous open spaces in between the buildings. The use of courtyards will promote internal ventilation and natural lighting, allowing internal landscaping as a visual relief.

9.0 Putrajaya – a living landscape

Putrajaya is a city in A Garden with numerous parks and gardens. The lake with its captivating waterfront offers panoramic views and vistas. The 'playground' of Putrajaya will be a combination of inviting open spaces, suitable for relaxation and outdoor activities.

Putrajaya's parks and gardens will include a 200 hectare Botanical Garden that showcases the myriad of local plant species, the formal Putra Perdana Park-graced by a historic stainless steel landmark structure erected for the official launching ceremony and the birth of the new city on the 29th August 1995, and the Taman Rimba Alam that will be Putrajaya very own natural forest park. In all, there will be 13 public parks and gardens in Putrajaya that contribute to its Garden City character.

The ethos of the public realm and open space within Putrajaya is that of a "Woven Landscape'. Heritage, Culture and the Environment are carefully knitted together in designs that pay tribute to the trinity of relationships that underpin the Masterplan.

At an allergorical level the landscape framework has been compared to a meeting in traditional Village House. Here the floor is covered with a woven Pandanus leaf, or 'Mengkuang' mat on which the people would sit to pursue their discourse. In the same way, the landscape in Putrajaya forms the stage on which the 'event' of the City would take place. Green threads have been carefully woven into the fabric of the City resembling the gold thread of the Songket, a traditional and customary Malay fabric.

Existing landform profiles have been retained and Individual parks, water bodies and open spaces are overlaid and woven together, with strong paving themes and planting characters helping to shape and mould the form of the city.

The broad mix of housing planned for the city means Putrajaya offers homes suitable for everyone. On top of this, homes and supporting facilities in Putrajaya will advocate the use of multimedia technology integration of its society and the infiltration of open spaces for recreation.

Reinforcing such varied living experiences in Putrajaya are urban features such as landmarks, squares, plazas and bridges that form part of the city environment, providing a much wider range of spatial experiences that further enhance the aesthetic and spatial quality of the city. Suitably selected indigenous trees and floral compositions will be incorporated to reflect the Malaysian tropical landscape while street furniture will be custom designed for flexibility and compatibility to suit various public and communal uses.

Within the mixed development precinct, commercial, residential, government offices and cultural centres will be integrated to allow a rich and lively mix of activities. The civic and cultural precinct is where the library, museums and various galleries will be located. Its focus would be the Dataran Putrajaya or Putrajaya square where The Putrajaya Corporation's office complex and the Palace of Justice or The Court House are located. The city's main commercial centre is at the commercial precinct with the Dataran Khazanah or Financial Square as it's focal point.

Comprehensive sports and recreational amenities including stadiums, an aquatic centre, theme parks, an artificial beach, hotels, and a convention and exhibition centre will be developed. Within the residential neighbourhoods, community amenities such as schools, convenience shops, multi-purpose halls, suraus and local parks will be allocated within walking distance while a central hospital, fire station and a police station will be set up adjacent to the central transportation terminal.

The city is being developed to be user friendly with regard to circulation and movement. Provision will be made for separate footpaths and bicycles lanes to encourage the public to walk and use bicycles and wherever possible the footpaths will be covered or sheltered.

A wide range of interesting waterfront and hillside housing and commercial development is encouraged to gain fully from the area's scenic and real estate potential. Corporate offices, entertainment areas, hotels and other tourist facilities will be strategically located along the lakeshore waterfront.

To say the least, all these varied experiences planned for Putrajaya constitute some of the basic fundamentals for the creation of a strong foundation of a happy, healthy and cerebral society.

7.0 Transportation

In the planning of Putrajaya special attention has been given to the transportation system in order to create an efficient intra-city and inter-city network.

A new dedicated highway will provide a direct and exclusive link between Putrajaya, Kuala Lumpur and the new airport, together with an express rail link offering a 15-minute trip from either direction. There will be transportation terminals at strategic locations, including a main terminal

complex incorporating the express rail link station. The design of these terminals is based on the "park and ride "concept, to decrease the necessity for private vehicles within the core area.

Priority will be given to public transport. Light Rail Transit (LRT) will serve the core area with stops at suitable intervals and within convenient walking distances. The LRT system will also act as a mass commuter system, linking major nodes within the core area. Areas not covered by

The master plan delineates the city into twenty precincts. Putrajaya's Core Area consists of five distinct precincts with the Government Precinct in the North followed by Mixed Development Precinct, Civic and Cultural Precinct, Commercial Precinct and the Sports and Recreational Precinct in the South. Three of the precincts in the core area are situated on an island surrounded by a 600 hectare man made lake. The five precincts are linked by a boulevard four and a half kilometres long and a hundred metre wide, radiating south from the Dataran Putra or Putra Square in front of the Prime Minister's Office Building.

The precincts in the peripheries are made up of neighbourhood units comprising the residential sections of the city.

5.0 Urban design guidelines

The master plan is supplemented by Urban Design Guidelines (UDG's), which outlines the general character and ambience of the sites and facilities to be developed. It's include details on landuse, site planning, massing, urban design, circulation, access, views, vistas and townscape. The UDG's will be used to ensure that various parts and components of the city will blend in harmony with the natural topography and usage is able to support the planned infrastructure and facilities. The UDG's provide numerous examples and illustration of the preferred urban form and townscape while leaving it to the planners, architects and engineers to express their innovation and the creativity in the detail design.

The main urban design goals are as follows:-

- a. To ensure that development adheres to the "city within a garden concept" projecting an attractive and identifiable Malaysian urban and natural identity.
- b. To ensure that the Physical development would provide quality living and working Environment.
- c. To ensure the safety, security and vitality of the present and future inhabitants within a sustainable environment.
- d. To encourage urban and architectural designs that are more sustainable, responsive and adaptable to the local micro—climate, geography and socio-cultural norms.
- e. To ensure economic sustainability, protect capital investment and promote confidence for future development of Putrajaya.
- f. To ensure effective and efficient environmental performance with the framework of an intelligent city setting.
- g. To ensure that the massing and urban form of development contributes to an appropriate sense of place and assists orientation.

6.0 Quality living in Putrajaya

Putrajaya is more than a Garden City, what is being planned and developed is not just a city in its physical sense. We are building a community a new progressive Malaysian community and as such the quality of life in Putrajaya is an important planning and development consideration. For this, meeting the needs of its inhabitants has been given top priority in the design of the city.

Living in Putrajaya, therefore, is not simply having a nice home to go back to; it is the experiencing of a varied quality of life that nurtures oneself physically, mentally and spiritually. The plan and design of Putrajaya's residential areas for instance encourages a sense of identity through the use of neighbourhood focal points landscape and public realm treatment and appropriate architectural design elements.

land shortages, traffic congestion resulting in increase travel time, pollution threat and other problems and weaknesses commonly associated with a fast expanding city like Kuala Lumpur. Indeed, it is a decision motivated by government's desire to improve the urban environment and quality of life in Kuala Lumpur and ensure continued growth in the Klang Valley.

The majority of Federal Government Ministries and Departments now located in Kuala Lumpur will be moved to the new Administrative Centre. The new Administrative Centre will house the Federal Government machinery in a more integrated efficient and dynamic manner. The Government directive and vision for development of Putrajaya was very clear and precise.

The vision of the Government was to create a Federal Administrative Centre that potrays the image of a Garden City, in harmony with the environment, modern, futuristic, intelligent, unique and would serve as a world class model for future urban development undertaking.

2.0 Planning concept and philosophy

The Planning Concept of Putrajaya, is based on the 'Garden City Concept'. The Concept is derived from the need to create a city that seeks to achieve a balance and sustainable development, economically, socially, spiritually as well as environmentally. The basic principle underlying the philosophy embodies the concept of fundamental trinity of relationship between Man and his Creator, Man and his Fellow Man, and, Man and Environment.

It emphasizes the importance of sustaining a harmonious Malaysian eco-culture, a city that not only merges with its tropical landscape but one which is lively, caring and promotes a high degree of comfort and quality of life for its present and future inhabitants.

An intelligent city in its fullest sense, its early conception incorporates high-technology features that is able to adapt progressively to changing conditions of time to meet the nation's aspiration for developed status by the year 2020.

3.0 Structure plan

To ensure Putrajaya would stay continuously vibrant and able to be developed as conceived, a structure plan encompassing 14,780 hectares was prepared and approved by the Government to guide development within Putrajaya and its immediate surrounding. The Structure Plan comprises of 2 main areas:

- the Federal Government Administrative Centre of 4,930 hectares.
- the Peripheral Areas comprising mainly of Malay Reserve lands and other private land holdings and the New IT City of Cyberiaya

Overall, the Structure Plan provides for a population of some 570,000 people, of which 330,000 will live within Putrajaya and the remaining 240,000 distributed in the surrounding areas. Some 76,000 government and 60,000 private sector employees will work in Putrajaya.

Some 35,000 housing units will be allocated for government or institutional housing, making up 52 % of the total 67,000 housing units to be distributed within Putrajaya's 17 residential neighbourhoods. About 32,000 housing units or 48% will be allocated for private sector housing.

4.0 Master plan

Based on the Structure Plan, a master plan specifying the general layout of the city, the landuse, the network of infrastructure and amenities was drawn up taking into consideration the topography, climate and scenic character of the area.

The Planning and Development of Putrajaya, the Federal Government Administrative Centre of Malaysia

Mr. Shahoran bin Johan Ariffin

Deputy Director, City Planning Department, Putrajaya Corporation,
President, Institute of Landscape Architects Malaysia (ILAM) and Chairman of
ASEAN Landscape Consultative Committee (ALCC)
E-mail: shahoran@putrajaya.gov.my

Abstract:

Putrajaya, the new Federal Government Administrative Centre of Malaysia in the making, covers an area of almost 5000 hectares. The undulating nature of the land lends itself to the creation of a City in A Garden, with generous open spaces and parks and a 600 hectare man made lake as its principal landscape feature. Such 'Garden City Concept' seeks to achieve a balance and sustainable development economically socially, spiritually, as well as environmentally. The basic principle underlying the philosophy embodies the concept of fundamental trinity of relationship between Man and his Divine Creator (HablumminAllah), man and his Fellow Man (Hablumminannas) and Man and Environment (Hablumminalmakhluk).

The master plan for the development of Putrajaya incorporates the best in city planning and landscape architecture. The planning of Putrajaya emphasizes the preservation of its eco-culture while promoting an active, lively and caring society. Putrajaya's harmonious and refreshing environment is designed to ease the pressure and stress of modern living. Putrajaya is a planned city with comprehensive policies and guidelines for, land use distribution, transportation system, utilities and infrastructure, housing, public amenities, information technology, parks and gardens. Planned as an intelligent city, Putrajaya will be equipped with Multimedia technologies that will be in place to facilitate communication and interaction between Government offices, between the Government and the business community, and between the Government and the people. The application of these technologies will enhance the quality of life and the pursuit of excellence in the working environment.

This paper therefore attempts to highlight the fundamentals involved in the planning and development of Putrajaya-Malaysia's model city that characterises the spirit of Malaysia and symbolises the nation's aspirations in the 21st Century when it is fully completed.

1.0 Introduction

The creation of a new Federal Government Administrative Centre at Putrajaya marks a new chapter in the development history of modern Malaysia. The idea for the establishment of a Federal Government Administrative Centre away from Kuala Lumpur has been mooted for many

years. Various sites were identified and considered. However, a site at Perang Besar in Sepang District, Selangor was selected on June 1993, and approved by Government as the new Federal Government Administrative Centre. The site of Putrajaya is located about 25 km south of Kuala Lumpur and 20 km north of the new KL International Airport at Sepang.

The decision made was prompted by the need to balance and disperse development to areas outside Klang Valley, and concerns as regard the increasing socio-economic cost as a result of

Spiller Gibbins Swan Pty Ltd (2000). Globalisation, Competitiveness and Metropolitan Strategy. Technical Report 3. A report for the Department of Infrastructure Victoria. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

ABS Manufacturing Industry, Australia (1998-1999), Catalogue 8221.0, Australian Bureau of Statistics, Canberra, Australia.

ABS Manufacturing Industry, Victoria (1998-1999), Catalogue 8221.2, Australian Bureau of Statistics, Canberra, Australia.

ABS (1999). Australian Social Trends 1999. Population Composition: Languages spoken in Australia. (www.abs.gov.au).

Alastair Kellock and Assoc. (2000). Green Wedges and other Non-urban Areas in Melbourne. Technical Report 2. A report for the Department of Infrastructure Victoria. Victoria. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Baum, S., Stimson, R., O'Connor, K., Mullins, P., and Davis, R. (1999). Community Opportunity and Vulnerability in Australia's Cities and Towns: Characteristics, Patterns and Implications, Australian Housing and Urban Research Institute, Queensland, 1999

Besley, M. A. (2000) Connecting Australia: Report of the Telecommunications Service Inquiry, Canberra September 2000

Burke, T. and Hayward, D. (2000). Housing Past, Housing Futures. Technical Report 4. A report for the Department of Infrastructure Victoria. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Buxton, M., Lumb, J.M., Pears, A., Wilson, C., Nelson, L., Giese, M. and Wishart, F. (2000). Environmental Issues and their Impact on Metropolitan Strategy. Technical Report 1. A report for the Department of Infrastructure Victoria. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Camp, S. (1990). Cities: Life in the World's 1000 Largest Metropolitan Areas. Population Crisis Committee, Washington, D.C.

Cutler & Company (2001). Melbourne's Communications Network: Infrastructure For A New Century, June 2001.

Department of Infrastructure, DOI (2000a). Challenge Melbourne: Issues in Metropolitan Planning for the 21st Century. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Department of Infrastructure (2000b). Melbourne and Regional Areas. Technical Report 5. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Florida, R. (2000). Competing in the Age of Talent: Quality of Place and the New Economy. A Report prepared for the R.K. Mellon Foundation, Heinz Endowments and Sustainable Pittsburgh. np, Pittsburgh, Pennsylvania, USA.

Grant, R. (1999). "The gateway city: foreign companies and Accra, Ghana", paper delivered to the Third World Studies Association Meeting, San Jose, Costa Rica, 21 November.

Ratio (2000). Metropolitan Melbourne Employment Forecasting Study, August 2000.

Short, J. R., Breitback, C., Buckman, S., and Essex, J. (2000). "From world cities to gateway cities: Extending the boundaries of globalization theory". City, 4(3), pp. 317-340.

actions most appropriate to them. The strategy is identifying areas of particular need so that economic and social development initiatives can be focussed.

The examples above demonstrate the interrelation of policies and actions within the Metropolitan Strategy and the need to treat elements of the strategy and particular technologies, such as ICT, within a framework of economic, social and environmental objectives.

Implementation

Implementation processes and accountabilities must be clear. In the case of the Metropolitan Strategy the breadth of the project means that implementation will involve many branches of State government, local government, business and the community. One of the keys to success will be the level of buy-in from these groups and their ability to work cooperatively to achieve a shared vision. A focus of the strategy development has been the involvement of these groups in shaping the project as it evolved rather than the Department selling the product once it was completed.

A broad view of the instruments available for implementing the strategy's objectives is needed. These instruments include policy, financial investment, fiscal measures such as pricing, advocacy by State government, legislation and regulation, projects and programs, and leadership. Just as no one area of government can tackle all urban development issues so no one instrument will be capable of achieving the full range of outcomes expected of the strategy.

Conchesion

Digital infrastructure is a fundamental prerequisite for effective participation within the new global economic framework. Over the coming decades, information and communications technology will continue to exert a profound influence over the commercial, environmental and social patterns of urban life. However, ICT in itself is not sufficient for a vibrant economy and society and metropolitan planning must become wider in its thinking rather than narrower.

In the past, the provision of high quality infrastructure was sufficient to drive a mass production economy. Today, a competitive advantage will be won by urban regions that can stimulate, attract and retain talent coupled with basic infrastructure and services. While economic opportunity is important, providing a high quality environment, diversity in culture and experience, and accessibility to amenities and features will be also be key attractors for knowledge workers and leading-edge technological industries.

This new outlook on globally competitive cities and the driving forces of success means that the emerging Metropolitan Strategy for Melbourne must address a range issues, many of which have not been given prominence in the past. The Strategy will provide, within the context of social, economic and environmental sustainability, a bold vision for the Melbourne city-region that will actively position itself within the global economy throughout the 21st century and beyond.

References

ABS Labour Force, Selected Summary Tables, Australia, Quarterly, Catalogue 6291.0.40.001, Australian Bureau of Statistics, Canberra, Australia.

ABS Use of Internet by Householders, Australia. Catalogue 8147.0, Australian Bureau of Statistics, Canberra, Australia, May 2000.

and ICT based clusters - which could use ICT to overcome separation - tend to co-locate in parts of the city which have high quality infrastructure and urban amenity.

Several clusters are establishing in the inner city where broadband capacity is high, alternative housing options are offered, a wide diversity of social venues are available and related uses are able to locate close together. From an urban planning perspective this means that adequate high quality infrastructure and planning support needs to be provided to support cluster development. This will include broadband capacity, public and private transport networks, high quality urban design and planning regulations that maintain urban amenity while facilitating innovative development.

The Strategy has identified areas with the potential for new economic clusters to develop. These areas will be the focus for investment programs which could include infrastructure provision, urban design, development facilitation and service provision. One example is near Monash University. Here a free-standing university campus in Melbourne's suburbs which is disconnected from its surrounding area and the metropolitan transport system has the potential to build into a significant regional centre based around research. The State is investing in a synchrotron as a national focus for research activity and a new fixed rail public transport link to the site. Potential for significant housing and business developments have been identified and the next step is to facilitate the integrated development of the various elements.

Integrated delivery of services and improving social equity

Cities are about people and the Metropolitan Strategy is ultimately about improving community and individual well-being. Strong economies, good city 'structures', transport and land use planning are means to an end. That end is about making people happier, healthier and more prosperous, in the widest sense.

Just one example of the level of inequality is access to the internet, a medium which is increasingly becoming an important and low cost way of doing business and accessing services. Within Melbourne 34 percent of residents have access to the internet but only 18 percent of lower income groups do compared with 51% on higher incomes (ABS Cat 8147.0). This disparity is even higher for access to broadband capacity.

This lack of access to services and information can be addressed from different fronts. The Metropolitan Strategy will facilitate the co-location of services, residents and businesses in activity centres, which are connected by improved public transport services across the city. This will provide people with improved physical access to services. Alternatively programs are in place to improve access to dispersed ICT networks through financial assistance programs, training, and provision of public facilities in local community centres.

Ways of sharing the success of a growing economy

Increasing prosperity for one part of the city does not necessarily address the problem of areas with special needs. Parts of Melbourne have undergone major economic restructuring that have resulted in unemployment and social difficulties. Often in these areas the cause of the problem is multiple — as well as underlying factors, low employment levels, lack of public and private services, low quality urban environments and perceptions of poor safety all compound the problem. One of the elements of this multiple disadvantage is the lack of ICT services, both for businesses and residents.

Revitalisation of these areas needs to be tackled on multiple fronts and a place management based approach is being proposed. In this approach the resources of multiple arms of government, local government and the private sector are coordinated so that the broad causes of concern are tackled together. Communities themselves also take a lead in determining the

A complementary component of the Metropolitan Strategy is therefore the development of regional development strategies for the major regional centres. The purpose of these strategies is to maximise the regional benefit of the investments and build regional economic activity. Similarly managing the growth of small towns and rural residential development will be necessary to protect the non-urban uses.

Strengthening Melbourne's Role as a Gateway City

Building on the potential synergies between telecommunications, transportation and travel (TTT) will play a major part in maximising Melbourne's role as a gateway city. Improving access to services and facilities, regardless of the means, is fundamental in providing dynamic and vibrant centres with a high quality lifestyle and efficient business practices. There are also possibilities to use substitution between the three access modes to achieve the best outcomes, eg. telebanking, teleworking.

Combining improvements to broadband capacity to regional areas in conjunction with fast rail links is just one example of how the planning of these three elements can be brought together. The integration of transport, logistics and information technology is another means of bringing the access elements together.

The freight industry is increasingly managing a total logistics chain. Production, inventory management, transport and product management are integrated to ensure efficient stock management and delivery of goods. B2B and B2C e-commerce provide a more immediate and less geographically bound link between elements of the chain. At the end of the day the efficient movement of physical products will be an important part of the State's economy. High quality ICT services go hand in hand with improved infrastructure efficiency for physical logistics chains.

Although ICT can break the need for business to be located in particular geographic areas, evidence is emerging of the continuing power of personal interaction and the importance of "place" in how business works. This highlights the importance of ensuring fast and efficient regional and international travel networks, for instance access to Melbourne's airport is being improved through a dedicated rail or transit link.

Integrated actions being considered or in development to improve logistics chain efficiency and to protect Melbourne's gateways, include:

- intermodal developments in regional areas in Melbourne, which range from road/rail transfer points through to 'inland ports' that provide quarantine and customs services;
- protecting transport corridors and land around future possible port development;
- protecting Melbourne Airport's 24-hour curfew-free operations to allow for better scheduling and improved overseas connections by limiting development in its surrounding region;
- protecting the land adjacent to the Port of Melbourne from encroachment from non-port related uses, such as residential development, which may compromise its position in the future; and
- increasing telecommunications capacity across the State and internationally, combined with skills development and industry facilitation.

Clustering of new industries

Innovation is assisted by sharing of information between researchers and even competing firms. Industries find synergies by clustering, both physically as in manufacturing industries, or virtually through the use of IT networks. Evidence to date in Melbourne is that even research

Melbourne and the central region of the State is evolving as an integrated network of towns linked with high quality infrastructure (Department of Infrastructure 2000b). Within 1 to 1 ½ hours of Melbourne it is possible to access five of the State's major regional centres (see Fig. 8). Between these centres are non-urban areas which contain many small towns and significant agricultural and environmental resources. This well connected region provides residents and businesses options about where to live and/or do business in a wide range of urban and rural environments, all of which are connected to each other and the world.

Underpinning this ability to locate over an area is the State's investment in freeways and high speed rail to all the major centres, and its support for improved broadband ICT access. The State has the primary responsibility for the road and rail infrastructure and is investing in both freeway upgrades and new high speed rail.

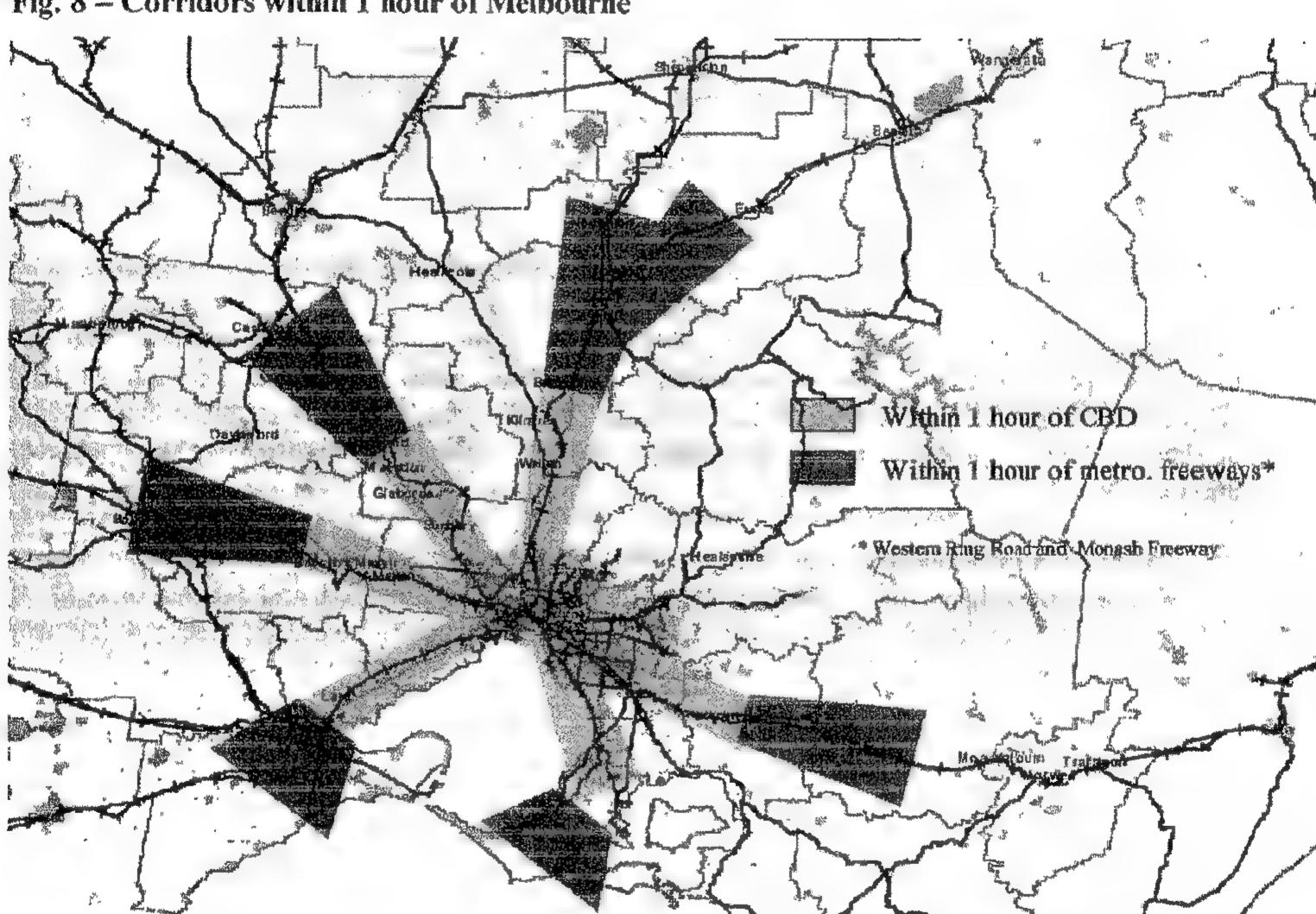


Fig. 8 - Corridors within 1 hour of Melbourne

ICT services on the other hand are generally provided by the private sector and the State government's capacity is primarily in influencing the market. In many areas the cost of access to broadband services is a more prohibitive barrier to use than line capacity. What the State Government has been able to do is to offer opportunities for the private sector to build broadband capacity along rail corridors as part of the communications infrastructure upgrades for its high speed rail investment. This will provide both additional capacity and greater cost competition for regional telecommunications.

The counter side from the investment in transport and ICT communications is that the region could increasingly become a commuter belt for Melbourne, with the high quality transport making living in the region and travelling to Melbourne a viable option. This could lead to economic activity draining out of regional areas. Growth in small towns and rural residential developments could also occur in ways which compromise highly valued non-urban uses such as agriculture and tourism.

wealth creation and economic growth. However, the foundations of a knowledge-based economy are built on an infrastructure driven production-based economy, which is underpinned by stable political and financial systems (see Fig. 5). In some respects, the differentiation between the "old" and "new" economy is blurring and perhaps, is no longer relevant. Traditional manufacturing industries are embracing technology in order to stay competitive in today's market. The use of technology and the recognition of the need for a strong knowledge base is becoming ubiquitous across business.

Fig. 6 - Metropolitan Strategy Outcomes

Metropolitan Strategy: Requirements for Sustainable Outcomes

Social

Meeting diverse community needs

Building strong communities and supporting diversity

Revitalising areas of social disadvantage and improving equity of access

Improving personal safety

Enabling a healthy lifestyle

Economic

Managing strategic infrastructure

Providing responsive investment attraction and support

Building on existing economic, social and environmental strengths

Distributing employment opportunities

Environmental

Reduced resource consumption

Bio-diversity restoration

Sustainable use of water and improving the quality of have and catchments

The outcomes established for the strategy will be achieved through a consistent and integrated set of policies and actions. They encompass factors such as the relationship of Melbourne with the economic and environmental region within which it sits, the macro shape and structure of the city, the drivers of economic, social and environmental development and the detail of planning local places and decision making (see Fig. 7).

Fig. 7 - Metropolitan Strategy Draft Strategy Elements

Metropolitan Strategy: Draft Strategy Elements

The integrated development of Melbourne and its surrounding region Managing the basic building blocks of the city

- managing outward growth
- improving the transport and communications system
- developing major centres of activity
- increasing housing choice
- developing more livable neighbourhoods
- developing metropolitan infrastructure, such as open space

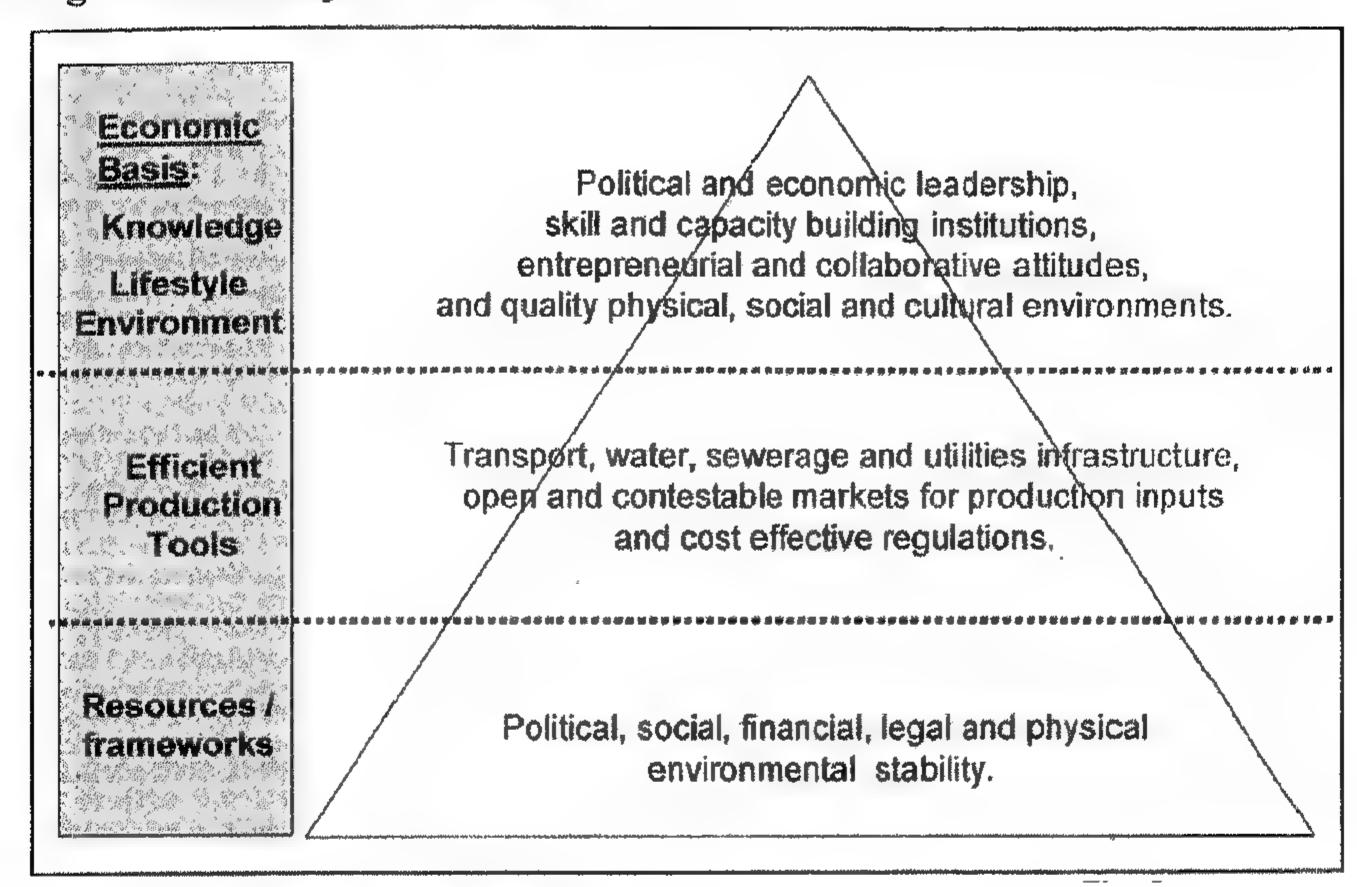
Integrating actions to achieve

- social outcomes
- economic outcomes
- environmental outcomes

A few examples help to illustrate how the future role of ICT is woven into the Strategy and how it is not possible to separate out the technology from the full range of outcomes you are seeking.

The integrated development of a city-region

Fig. 5 - Hierarchy of Economic Foundations



Source: Spiller Gibbins Swan (2000)

In the global economy, the competitive advantage will be created by urban regions that can stimulate, attract and retain talent. Florida (2000) suggests that economic opportunity (in relation to the availability of job and career opportunities) is a necessary but insufficient condition for our cities to attract knowledge workers and leading-edge high technology firms and industry. His research shows that providing a "Quality-of-Place" is essential. The amenity, lifestyle, environmental quality and natural assets contained in a place are the complementary attractors. Providing a high quality environment, diversity of experience and accessibility to these amenities and features will be crucial for cities positioning themselves within the global economy.

The Metropolitan Strategy for Melbourne

This new way of looking at the city and the driving forces of success means that the emerging Melbourne Metropolitan Strategy must address many issues which have not been given prominence in the past, particularly when considering economic development objectives. The Strategy is based on a vision for the future of the city and region which embraces the achievement of sustainable economic, social and environmental outcomes, enhances the quality of life and in which benefits are shared across all communities. The Metropolitan Strategy has set explicit sustainability outcomes which the city must move towards if it is to be inclusive and sustainable over the coming decades (see Fig. 6). All are necessary for a dynamic and competitive city.

The role of ICT in a Competitive City

While ICT is important, it is only one of the building blocks required to develop a globally competitive city. Ensuring economic and social capital growth within our cities will not solely depend on the provision of high quality infrastructure. Other economic, social and environmental elements are all vital building blocks of a competitive region.

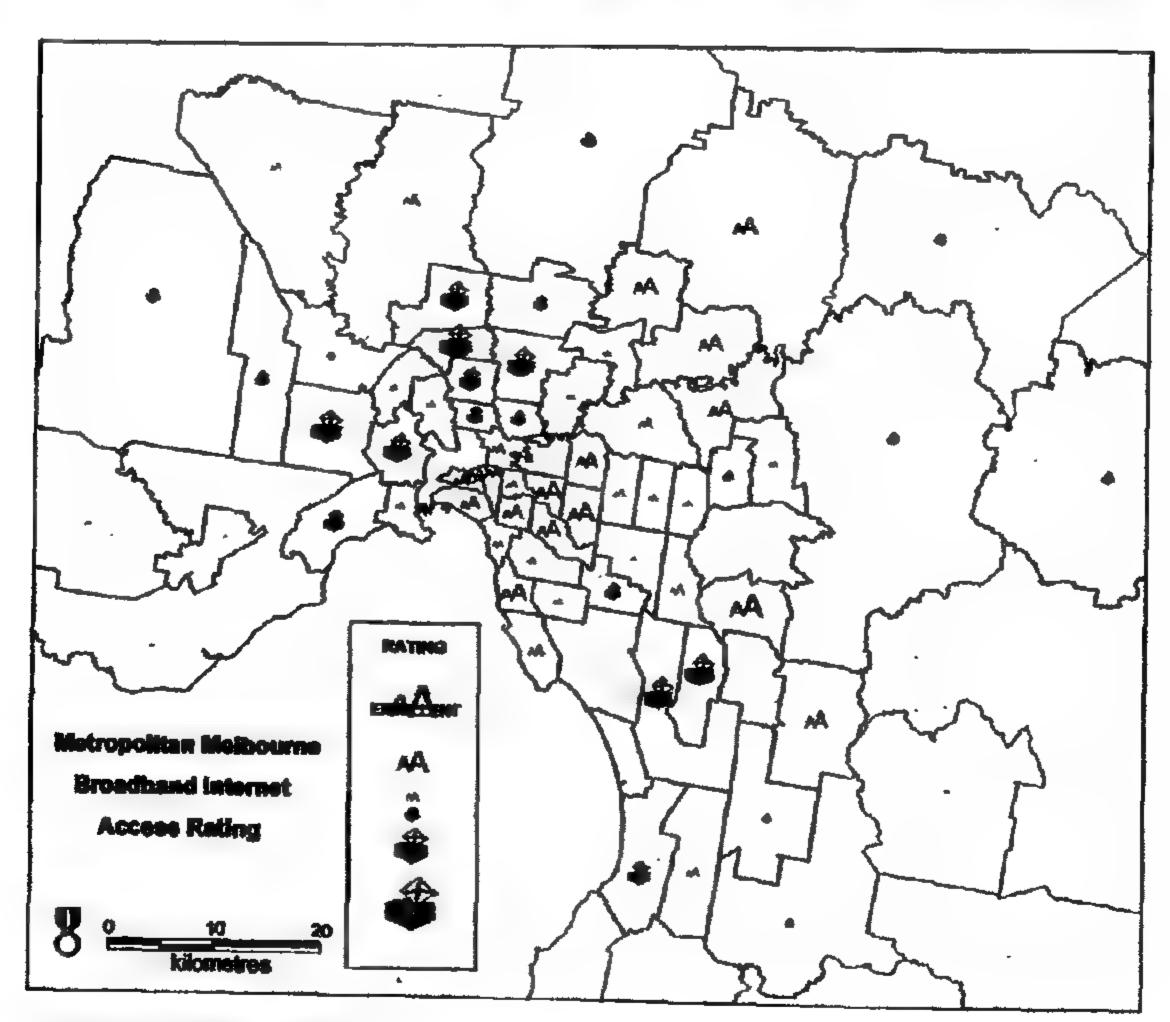
In moving towards the "new" global economy, knowledge and lifestyle is becoming as or more important than natural resources, labour and low cost production in importance as a source for

However, within Melbourne itself, the overall nature and distribution of economic and business activity will influence potential demand (and subsequently, the commercial focus of market operators) for communications services. For businesses the take up of broadband services will vary with the service level offered, cost and relevance of the technology to the business. In areas of the city with high quality access strong clusters of ICT services have developed, for example, in the development of multi media.

The ability of individuals to take advantage of advanced communications services varies widely within the Melbourne metropolitan area. In addition to the provision of affordable access to communications infrastructure, other variables such as educational and household income levels are important indicators of the diffusion of technology applications. Access to information and communications resources such as Internet connections by household are already very large and increasing very rapidly. In 1998, 15% of Victorian household has internet access and by 2000, the number of household increased to 34% (ABS Cat 8147.0)

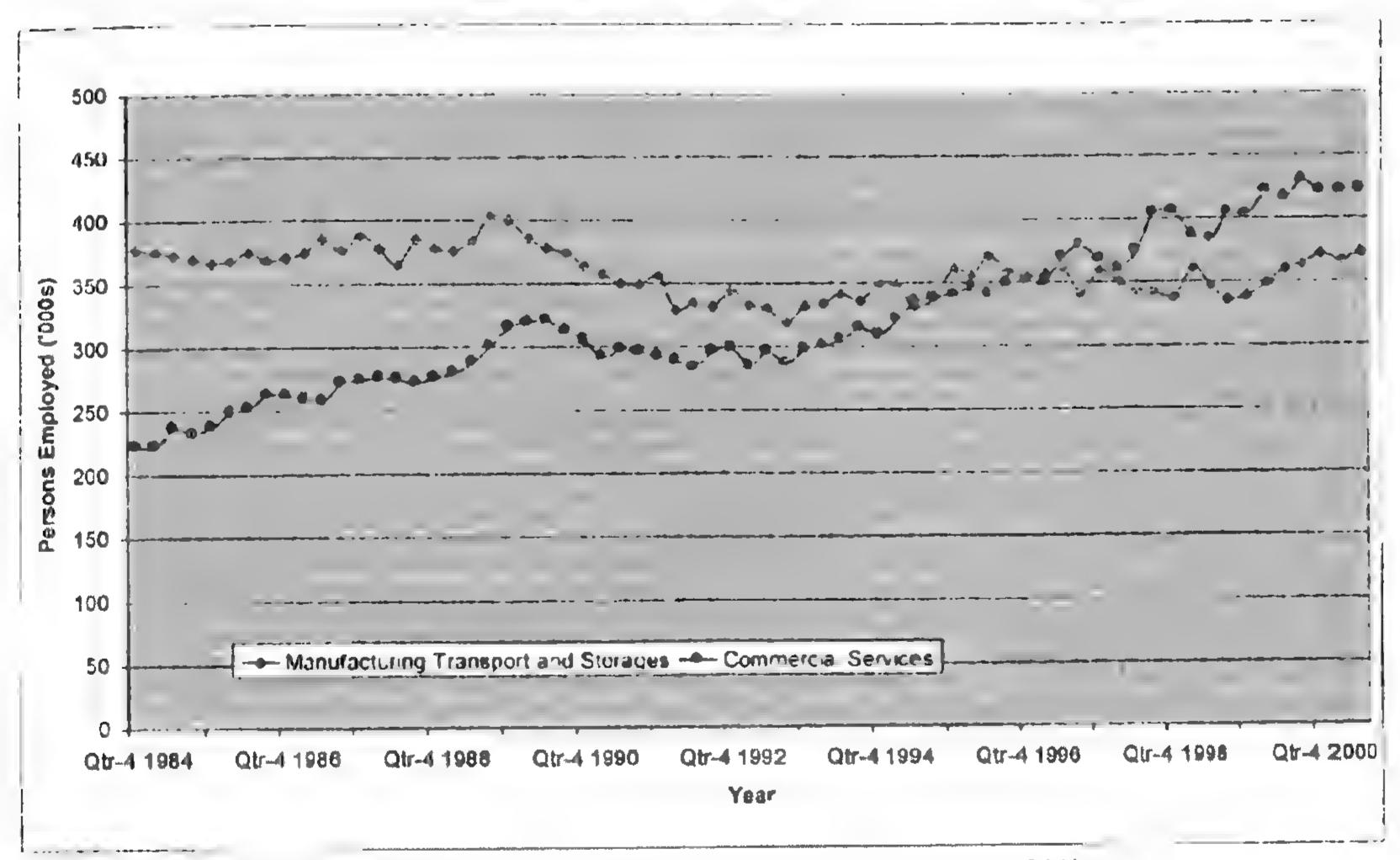
A recent and comprehensive examination of the Digital Divide by the Australian Housing and Urban Research Institute (Baum et. al 1999) of structural adjustment throughout Australia shows widely varying patterns of vulnerability and opportunity within Melbourne's metropolitan area. The diagram below (Fig. 4) provides a map of the emerging digital divide within the Melbourne metropolitan region.

Fig. 4 - Assessing areas of opportunity and vulnerability in relation to the emerging digital divide



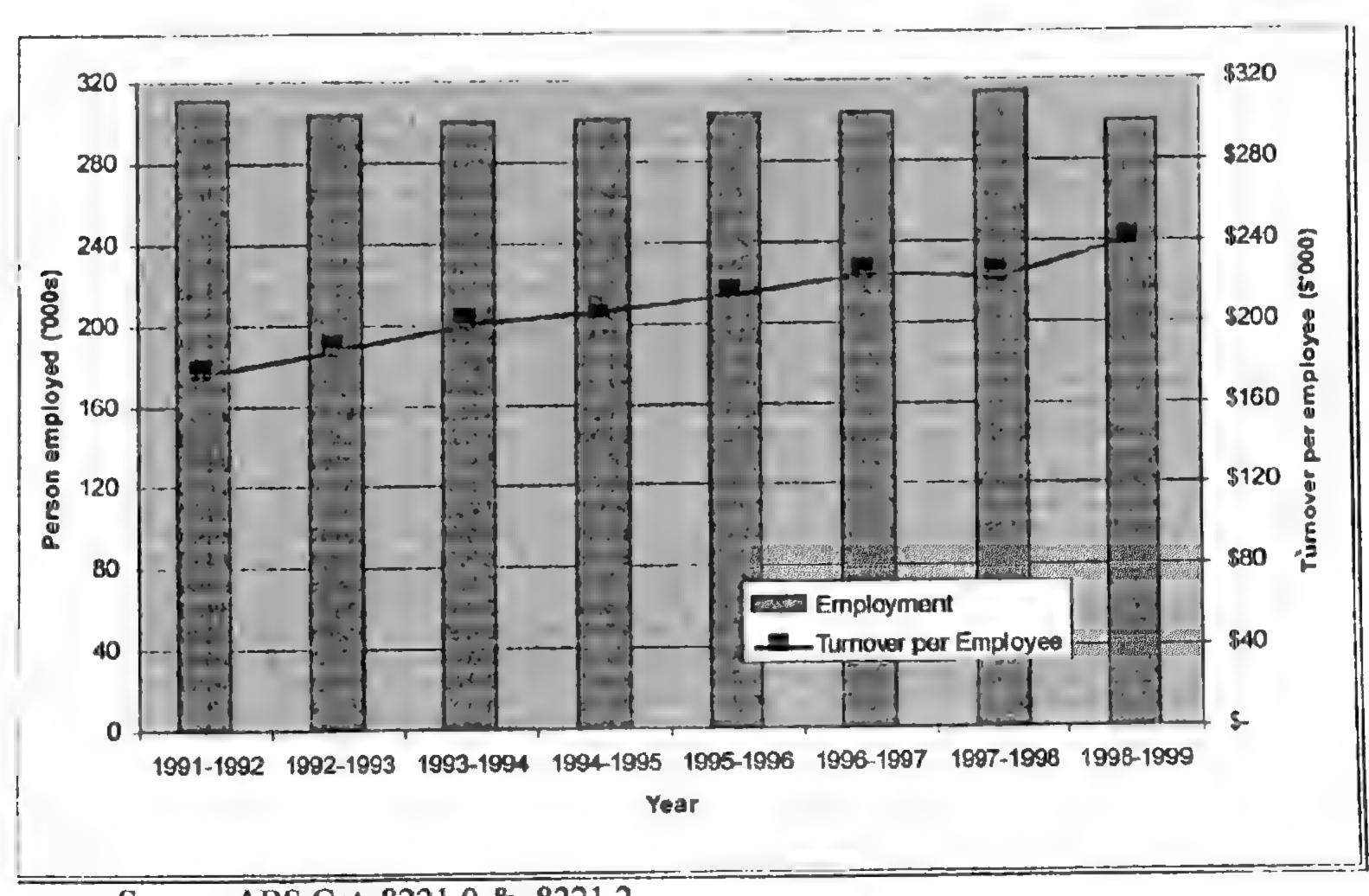
Source: AHURI (1999)

Fig. 2— Total Manufacturing Transport and Storages, and Commercial Services Jobs in Melbourne between 1984 and 2001



Source. ABS Catalogue 6291.0.40.001 - SuperTable Q1 (May 2001)

Fig. 3 – Number of persons employed in manufacturing and turnover per employees in Victoria between 1991-1999



Source: ABS Cat. 8221.0 & 8221.2

In 1981 commercial services employment constituted approximately 16% of jobs in metropolitan Melbourne and by 1996 it had risen to about 22% (see Fig. 2). In the period 1996-2001, commercial services continued to grow and in 2001, this sector accounts for about 24% of total employment in metropolitan Melbourne.

The ongoing growth in commercial services is likely to be spurred on by business-to-business (B2B) e-commerce and business-to-consumer (B2C) e-commerce, which is providing new bases of employment growth. The trend projection for commercial services indicates that the proportion of metropolitan jobs in commercial services is likely to slightly increase to about 27% by the year 2021.

The significant structure shift from a low value manufacturing to a high value adding (high tech) manufacturing and to a services-based economy has characterised the predominant sectoral changes in employment in metropolitan Melbourne over the last three decades. This shift has been consistent with broader national economic policy that has opened up previously heavily protected parts of the Australian economy to competition through deregulation and tariff reductions. The globalisation of services in the metropolitan economy and the impact of ecommerce will provide new generators to continue the absolute growth in commercial services as the largest single source of employment in metropolitan Melbourne.

Both old and new industries are embracing new technologies. Melbourne needs to ensure that there is sufficient reliable ICT infrastructure in place to service the demand of all industries.

In the preparation of the metropolitan Strategy the pivotal role of communications networks is recognised. Opportunities and options available for a long term telecommunications infrastructure plan and potential implications for metropolitan and regional development from emerging telecommunications trends have been explored.

As a telecommunications hub, Melbourne is one of the best served centres across the Asia Pacific region. As a consequence, there is a high level of market participation with many of the major world players establishing a stake in the local market, in one form or another (Cutler and Company 2001).

Multiple high capacity optical fibre rings currently serve Melbourne's central city and the services offered are generally tailored to the requirements of larger corporate clients. Within the suburbs of Melbourne where demand is currently not high or concentrated the network is much sparser. Beyond the metropolitan boundaries, and in comparison with other Australian States, there is a relatively comprehensive coverage of installed capacity throughout Victoria, with strong competition emerging on trunk routes between major population centres. In addition to the 3,300 kilometres of currently installed fibre optic network, there are an additional 2,400 kilometres of proposed fibre optic network capacity scheduled for rollout across Victoria (Besley 2000). In terms of land area, due to its compact nature, Victoria has the highest proportion of optical fibre deployed per square kilometre of any State in Australia.

As it currently stands, Australia has failed to fast track the take-up of broadband services. The two competing high speed networks have only managed to attract 60,000 customers, despite passing 4.7 million homes. These are not nation-wide service offerings and competition is essentially limited to Sydney, Melbourne and Brisbane (Cutler and Company 2001). Both services are being held back by a range of factors including:

- the high cost of services;
- multi-dwelling buildings are often not served, despite the potential market given the
 demographics of urban apartment residents as operators appear to have focussed on the
 large corporate users in their service and pricing strategies; and
- a lack of competitive pressure in the supply of broadband capacity in all but the highest demand areas.

- A spreading metropolitan urban area with uneven regional development (Alastair Kellock and Assoc. 2000); and
- Curbing an expanding environmental footprint caused by activities resulting from the city's operation (Buxton et al. 2000).

ICT Connecting Global and Gateway Cities

Major cities of the world have always been connected with other cities and regions. The only thing that has changed with the onset of globalisation is that today more cities can be connected to each other through a multitude of pathways. Developments in ICT are helping to break down barriers to trade, open up opportunities, and increase the pace of communication and interaction.

Likewise, opportunities for participating in the global economy are not confined to the top echelon of 'world cities', such as London and New York. It is often assumed that the commanding functions of the global economy are restricted to just a few world cities. While a select number of global cities may dominate international economic, social and technological development, this does not automatically relegate the remaining world cities to marginality or exclusion.

A second of tier of world cities have been identified as "gateway cities" (Grant 1999; Short et al. 2000). These cities act as an entry and exit point for the transmission of political, economic and cultural globalisation between countries and regions. They have the potential to develop into dynamic and vibrant centres which have individually distinctive characteristics. Within Australia, Sydney is the major gateway city due to its high international profile, its more extensive communications links with the world and its growing role as the home of many major companies. Melbourne is Australia's second most important gateway and it has particular areas where it is the national leader, for example as the major container port, and as the sporting/cultural capital of the country. The Metropolitan Strategy is designed to support these strengths and to facilitate new opportunities for development.

ICT within the Melbourne Context

New patterns of job creation and job loss occur as restructuring such as the growth in ICT replaces old occupations. Over the period 1981 – 1996, there has been a radical transformation in the sectoral structure of jobs in metropolitan Melbourne. The most significant consistent trend for the entire period has been the loss of industrial employment and the rapid rise in commercial services (ie. communication, finance, property, business and personal services). The number of manufacturing, transport and storage jobs fell from approximately 390,000 in 1981 to approximately 306,000 in 1996. Over the same period, commercial services increased from approximately 194,000 in 1981 to about 315,000 by 1996 (Ratio 2000).

Employment in manufacturing, transport and storage has fallen dramatically, from about 32% of total employment in metropolitan Melbourne in 1981 to about 22% of total employment by 1996. In the period 1996-2001, the industry trend indicates only a relative minor absolute increase in metropolitan jobs (see Fig. 2). The projection is for a further decline to about 19% of metropolitan jobs by the year 2021.

The significant absolute decline in manufacturing, transport and storage jobs in metropolitan Melbourne reflects the wider nationwide loss of manufacturing employment. The period corresponds to a significant relocation of certain types of manufacturing to South East Asia and the Pacific region (particularly clothing, textiles and footwear manufacturing). The manufacturing industry in Melbourne is shifting towards the high tech industries where the value adding is higher. This is illustrated in Fig. 3 where the number of persons employed between 1991-1999 is relatively constant but the turnover per person is increasing.

environment fosters diversity, openness to new ideas as well as understanding and respect for other cultures. Consequently, the city has access to social, financial and business networks across the world.

Victoria is also a leader in research and development due to its skilled workforce, the high business expenditure in this area and the strong presence of universities, not for profit research organisations and government institutions.

Melbourne has a high quality lifestyle and environment. Voted the world's 'most livable city' (Camp 1990) over a decade ago, Melbourne continues to enjoy clean air, good quality water, quality historic and modern architecture, diverse entertainment opportunities, is a national centre for shopping and has beautiful parks and gardens. It has quick access to natural and historic areas of high tourism value within the surrounding region. Consequently, the city is experiencing high growth in leisure and tourism industries.

Victoria is part of the world market for goods, capital, skills and ideas. It is crucial that Melbourne's interface with the world is constantly reassessed, managed and directed. Otherwise there is danger of the State being left behind, responding to change, rather than steering a path and reaping its benefits. The Metropolitan Strategy is one part of the process of Government and the community setting its own direction. The Strategy will provide a bold vision for the Melbourne city-region built on broad support from community, government and business. It will present clear directions for achieving this vision.

During consultation the Victorian community and business called for a Strategy with a true vision for Melbourne, not just a forecast based on current trends continuing into the future. Enhancing quality of life for all Victorians and sharing the benefits across all communities were strong messages through this consultation.

The Strategy will adopt an integrated approach to address triple bottom line outcomes — social well-being, economic vitality and environmental integrity. However, working towards a sustainable future cannot be seen as a set destination involving a series of quick fixes. Instead it is a journey that embraces physical and community change, while recognising and protecting the valuable elements from today, such as the distinctive built form, community networks, and environment. Two prerequisites for a sustainable strategy are: firstly, a robust strategy which can cope with changing demands while maintaining broadly consistent objectives, and secondly, maintenance of consistency of actions over time. The latter requires broad political, community and business support of the strategy outcomes. Not all the steps needed to achieved the strategy will be clear at the start of the journey and consistency of purpose over time will be required to achieve implementation in the face of changing circumstances.

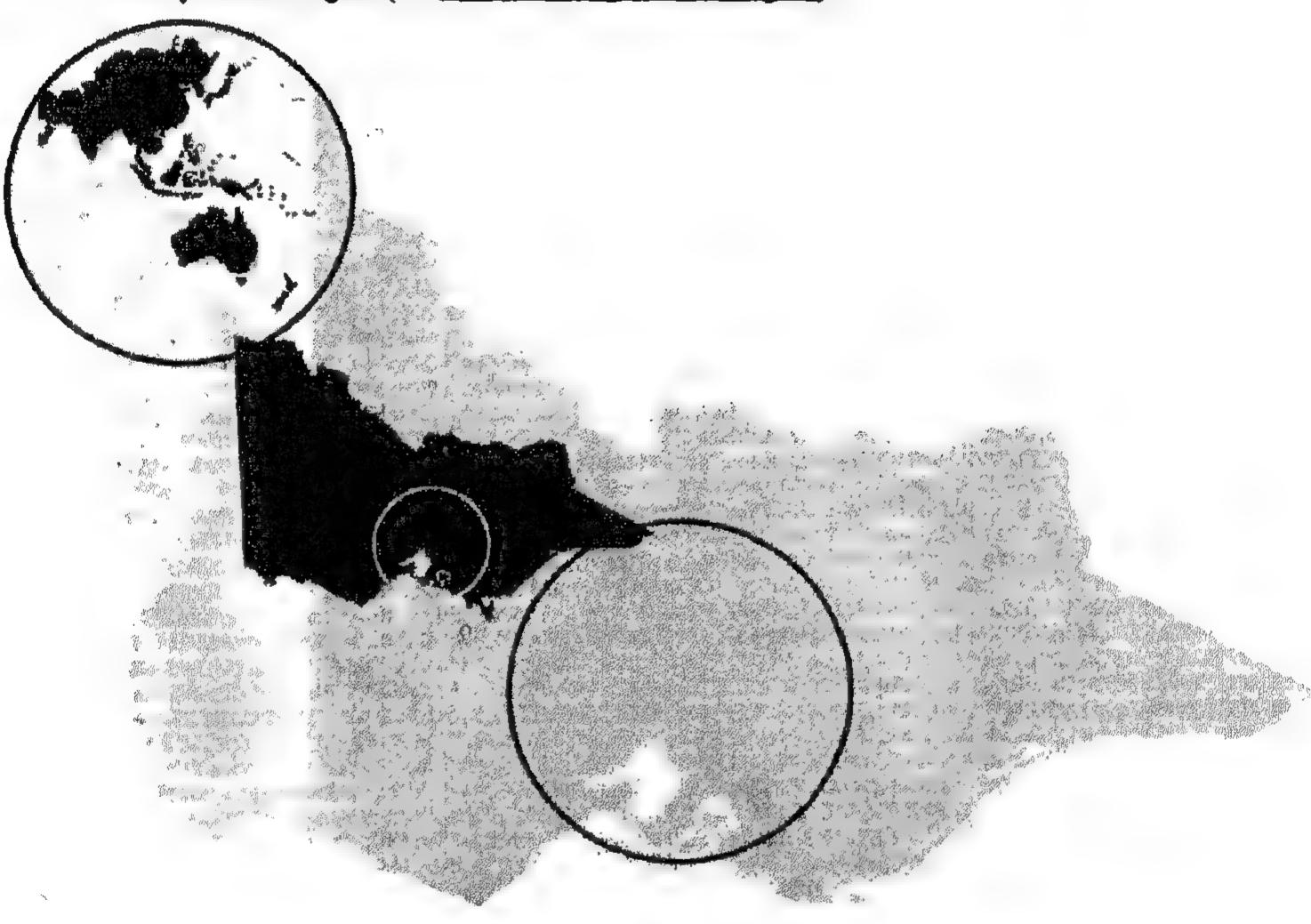
Some of the key challenges that face Melbourne over the next twenty to thirty years, include (Department of infrastructure 2000a):

- Housing between 400,000 to 600,000 additional households;
- Meeting a growing market for diversity in household types and housing forms which is resulting from changing demographics and lifestyle expectations. These changes include a significant ageing of the population and a change to smaller households and new forms of household structures. (Burke and Hayward 2000);
- A widening social divide and the importance of distributing jobs where they are needed to curb disparity of access to employment and services;
- An uneven distribution of public transport services, where some areas have limited or no access to public transport;
- Catering for an increasing freight task, with volumes expected to grow faster than the
 economy;

developed in the context of social, economic and environmental sustainability and policies are being assessed against their ability to achieve all three outcomes. The strategy will span the five themes outlined in the conference program.

Introduction

Melbourne, with a population of 3.3 million, is the second largest city in Australia and is the capital of the State of Victoria (see Fig. 1). The city and its surrounding region has a population of approximately 4.2 million and this is forecast to grow in the order of 1 percent per annum over the coming 20 years. As part of ensuring there will be sustainable growth over the coming decades, the State is developing a new metropolitan land use and transport strategy for the city and the region (see www.doi.vic.gov.au/metroplan).



The Melbourne city-region plays an important national role and acts as a gateway for South East Australia. One of Melbourne's key strengths is as a major transport hub and this is combined with its leadership in the management of transport infrastructure. Victoria leads the nation in seaport infrastructure with the busiest container terminal in Australia. Melbourne's Airport is the second largest and busiest in Australia. Its competitive advantage over other Australian capital city airports relates to its curfew-free status and excellent transport links to Melbourne's Central Business District, the metropolitan region and regional Victoria.

Melbourne's high quality infrastructure supports its key role as a manufacturing centre. The city is building on its strong existing base to support growth in higher technology processing. The fastest growing products and services in world trade include cars, food, cultural, environment, medical, sports, software, advanced Manufacturing Technologies (AMTs) and biotechnology.

Melbourne is also a multicultural city, home to people from over 140 nations. About 25% of Melburnians speak a language other than English at home (ABS 1999). This multi-cultural

Melbourne, Australia: A City Positioning itself for the 21st Century

Mr.Geoff Anson; Dr Edward Chung; Ms.Natalia Rosalion

Department of Infrastructure, Victoria, Australia E-Mail: Gcoff.Anson@doi.vic.gov.au

Abstract:

Melbourne is the second largest city in Australia and is the capital of the State of Victoria. As part of the process of preparing itself for sustainable growth in the coming decades the State is developing a new metropolitan land use and transport strategy for the city and its region.

Work over the last 12 months and review of international trends has shown that successful cities of the future will possess not only high quality infrastructure, business processes and governance, but will also offer high quality lifestyle for the footloose and skilled knowledge workers who will form the backbone of new industries. Issues of social equity and environmental protection will also shape the city and the policy framework within which cities will be developed.

Although ICT can in theory, and in many instances does in practice, break the need for businesses to be located in particular geographic areas, evidence is emerging of the continuing power of personal interaction and the importance of "place" in how business works. These forces are driving even ICT related businesses, such as multi-media, to cluster in certain parts of Melbourne which offer both high capacity IT services and sought after inner city lifestyle. Evidence from international authors such as Florida show the importance of lifestyle and high quality urban environment in attracting and holding highly skilled staff.

ICT and more broadly TTT (travel, transport, telecommunication substitution/complementarity) offers the opportunity to redefine our concept of urban areas and how they function. In Victoria's case the provision of high speed rail, high quality roads and broadband IT capacity has meant that metropolitan Melbourne and its major regional towns within 100km of Melbourne can be thought of, and developed, as an integrated series of centres which offer choices in business and household location which meet a divers range of organisation and individual needs.

Over the last decade the private sector has provided a greater range of services which were traditionally provided by the state. This has meant that the state has played a reduced role in key areas of infrastructure and service delivery, and city governance has become more complex. Investment decisions of businesses have profound effects on the prosperity of cities and there is an emerging debate on whether the right balance between the public and private sectors has been found. Relocation of corporate headquarters, international movement of capital and investments based on business needs rather than broad community needs can result in a reduction in the ability of cities to position themselves to take advantage of emerging opportunities, or to deliver urban services for the benefit of the community.

This new way of looking at the city and the driving forces of success mean that the emerging metropolitan strategy must address diverse issues, many of which have not been given prominence in the past. These include the integrated development of city-regions, clustering of new industries and their link to ICT/ research opportunities/universities, the role of urban design and urban planning in successful world cities, changing in the mix of transport services, supply of housing to meet changing demographic and lifestyle needs, the integrated delivery of services and improving social equity and ways of sharing the success of a growing economy.

The authors will describe the activity patterns of Melbourne and its region, the processes used to understand how the city is functioning and the issues of key stakeholders, the drivers shaping Melbourne's future and potential policy responses which are designed to position the city for the coming decades. The Melbourne Metropolitan Strategy is being

- can be tailored for manual use
- requirements to join the system is designed to be minimal and simple
- RO database resides on a single server accessible to all agencies on the network
- Records every new case and intimates the concerned agencies
- Central Status Table- records the movement and status of the RO Application
- Updating facilities

Security Features

- Access to the central database restricted by authorization
- Only the initiating agency allowed to view the status of their application

2.2.3 Government to Business (G2B)

Many Government agencies interact with companies either as vendors/service providers or as service recipients.

The Commercial Permits application is an example of this service model that was adopted by the e-Government project as one of MMAA's participant applications.

2.3 Back office applications

MMAA has automated a wide range of its manual procedures that have an essential role in its day-to-day operations; this automation has facilitated the process of enabling some of the applications for e-Government.

Ministry of Municipal Affairs and Agriculture executes construction projects for other Government agencies.

MMAA G2G Example, Road Opening Application

Road Opening Process

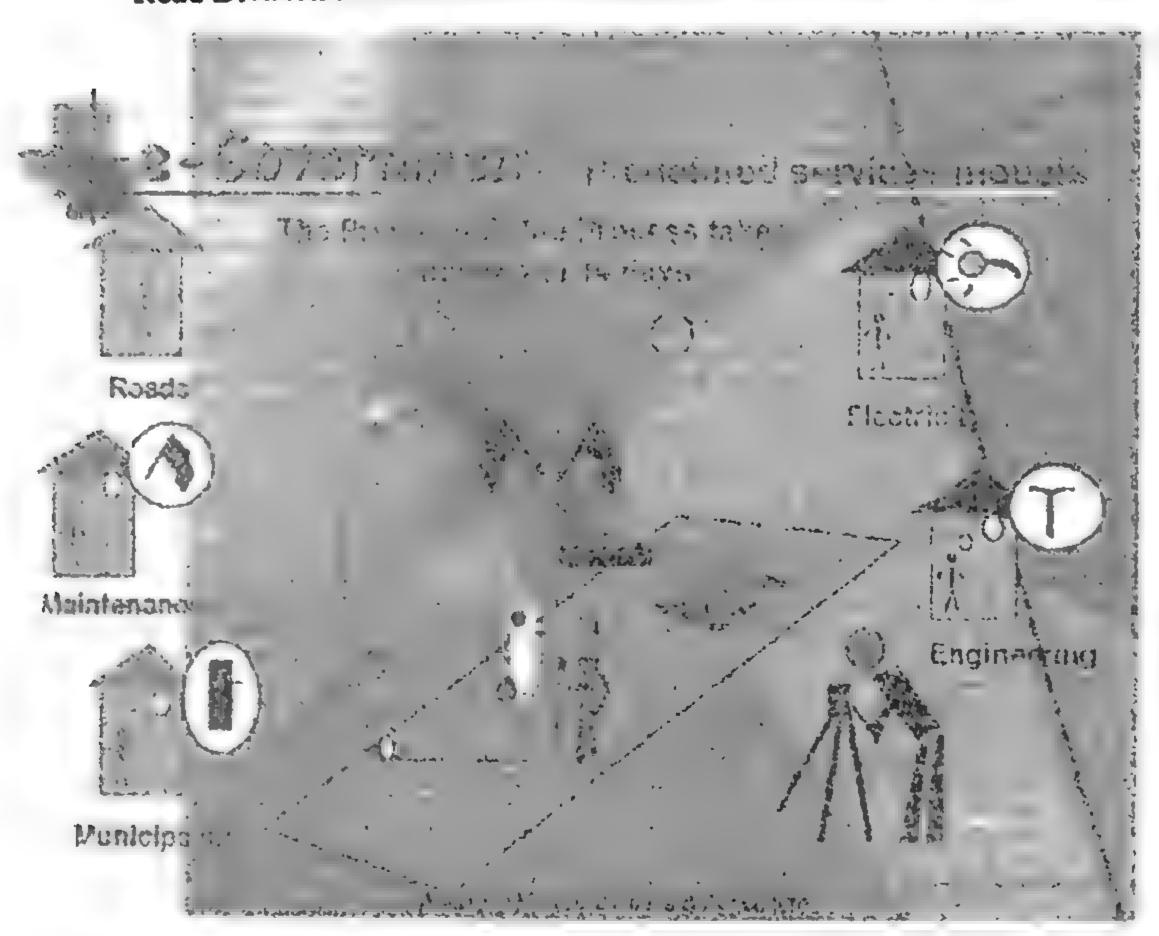
- The agency /contractor submits Road Opening Application Form RO1 to 12 different agencies
- Each agency check & verify if any equipment or infrastructure will be affected

Preventive/Remedial measures adopted

Information sent on Road Opening Approval RO2

Agency /contractor submits Request for commencing work RO3

Road Division intimated about Commencement of work through a copy of RO3



An effective solution

- An intranet application to automate the whole process
- All agencies connected to CGIS with Existing Information Super Highway

Envisaged Scenario

- Any agency can initiate a Road Opening Application from their office using the Intranet Application
- Each agency fill an electronic form and digitize the location on the map
- RO Application automatically forwarded to all other agencies for approval
- RO Unit at the agency receives the application with the marked location
- Circulates in the agency and returns to the initiator

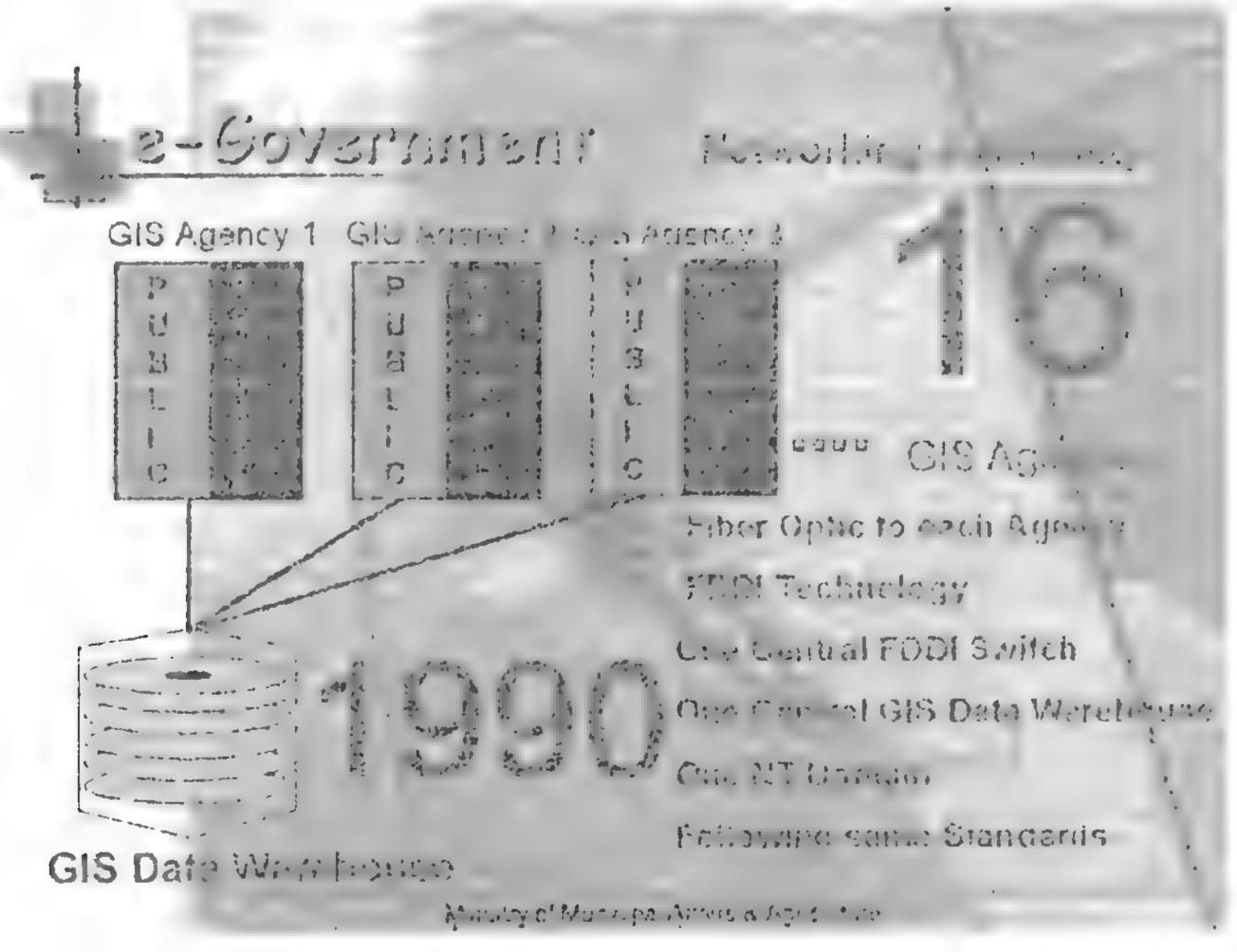
Salient Features of the system

- Facility to track the RO application
- One can query and see the position and status of the application at any time
- Roads division can generate various analytical reports using the digitally available data.
- Agencies can have electronic forwarding and tracking system
- automatic recording of status

2.1 Networking availability

MMAA has played a major role on establishing a Nation-Wide Geographic Information Systems (GIS) implementation since 1990.

In an effort to serve and connect the 16 Government agencies that are implementing GIS, a high speed Fiber Optic Network was built insuring availability of GIS applications at all times. With the advent of the e-Government project and the connectivity provided by this network to most of the e-Government agencies, this Network has become the e-Government infra-structure.



Due to the nature of services provided by MMAA, the Ministry was an indispensable candidate for various e-Government services models

2.2.1 Government to Citizen (G2C)

The most popular e-Government model among MMAA's e-Services due to the following factors:

- The widest range of services provided to citizens.
- The largest number of service recipients.
- Already have integrated applications for most services.
- Already implementing standard coding structures similar to Citizen ID's.
- Already have technological infrastructure to implement a G2C solution.

2.2.2 Government to Government (G2G)

Many Government agencies require the exchange of data and transaction posting among each other. Examples are:

- Ministry of Finance processes all financial transactions prepared by other Government agencies.
- Ministry of Civil Service and Housing handles all work force and employment matters for all other Government agencies.

Qatar's e-Government : A Great leap forward towards a Nation-Wide e-Government

Mr. Qassim Mohammed Al Ghanim.

Assistant Under Secretary for Planning & Land Affairs. E-Mail: galghanim@gisqatar.org.qa

1. Qatar's e-Government

The Qatar's e-Government Project was empowered by the State of Qatar to architect, guide and help implement a government wide initiative providing e-Government services to citizens and businesses in an effort to "To achieve the highest performance in executing governmental transactions electronically, through streamlined business processes and integrated information technology solutions."

The strategic vision developed for the e-Government initiative is:

Qatar Online Services Anytime Anywhere

Providing Government Transactions, Information, and Knowledge

The scope of the e-Government framework involves setting up a:

- Single government-wide portal
- Single electronic payment gateway and
- Single public key inscription security

Government agencies will be able to link their legacy systems and existing processes to the e-government framework and e-enable their citizens and businesses related services.

The two distinguishing features of the Qatar vision statement are the emphasis on transactions and the drive to provide unlimited access to government services. To understand this vision, it is necessary to define the key terms:

- Anytime means e-government transactions will be available 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year, 24x7x365.
- Anywhere means e-government transactions will be provided through multiple internet or IP-based (Internet Protocol) channels such as internet, intranet, kiosks, digital TV, and wireless.
- E-Government Transactions refer to a real-time, integrated transaction offered by a single service provider or multiple service providers through the internet channel.

2. MMAA IT Strategy - A strong foundation for e-services:

There are three main factors that have made Ministry of Municipal Affairs & Agriculture (MMAA) be able to play a major role in Qatar's e-Government:

- Networking availability
- Predefined services models
- Back office applications

technical committee composed of nine specialists, representing various disciplines, evaluated

the abstracts and selected 50 for development into research papers. In the second round, the

committee selected 25 papers for presentation and for publication in the symposium's

proceedings.

At the same time about 10 case studies from cities, municipalities, research institutions,

ministries and multilateral agencies were selected for presentation. Seven of them are included

in this volume.

The present volume is composed of two sections: The first includes four case studies in Arabic

while the second include three case studies in English. Each section is sequentially numbered

because of the language difference in spite of the fact that the cases themselves are

complementary.

We would like to thank the members of the Technical Committee for their great effort in vetting

the proposals and evaluating the papers. Thanks are also extended to the Steering Committee

members and to AUDI's and Al-Turath's staff for their relentless efforts.

Our sincere gratitude to the sponsors of the symposium: The Supreme Commission for Tourism,

Arrivadh Development Authority, Arrivadh Municipality, The Islamic Development Bank,

Jeddah Municipality and Arab Fund for Economic and Social Development. Thanks are also

owed to Al-Madina Municipality, Riyadh Chamber of Commerce and Industry, Jeraisy Group,

Al-Rashed Trading and Contracting Company, Makkah Municipality, Saudi Binladin Group,

SAPTCO, King Abdul Aziz City for Science and Technology, SABIC and Saudi Group for

Research and Marketing.

All praise is due to Allah, the most Compassionate, the most Merciful.

Arab Urban Development Institute

Al-Turath Foundation

Shaaban 1422H, November 2001

V

INTRODUCTION

Rapid innovations in information and communication technologies (ICTs) has been proliferating since the last decades of the 20th century. Concomitantly, the world is increasingly becoming a global village through globalization trends and the ratification of international economic and cultural treaties. These innovations and trends are likely to have marked impacts on future urban development and management.

It is prudent, given this rapid rate of change, to ponder effective ways for integrating ICTs in future cities so as to make them more efficient and humane places that preserve and nurture the identities and aspirations of all human beings.

In his keynote address to the 'Urban Development Strategies in Arab Cities' symposium organized by the Arab Urban Development Institute (AUDI) in Riyadh from 9 –12 April 2000 (4-7 Muharram 1421H),H.R.H Prince Sultan bin Salman bin Abdul Aziz proposed devoting a special symposium to address the impacts of ICTs and globalization on future cities. Approved by the Custodian of the Two Holy Mosques, King Fahad bin Abdul Aziz, the 'Future Cities' symposium has been organized by AUDI and Al-Turath Foundation under the auspices of H. R.H. Prince Salman bin Abdul Aziz, Governor of Riyadh Region.

The main objectives of the symposium are:

- 1. To explore the role and expected impacts of globalization and ICTs on various aspects of life in Future Cities.
- 2. To explore ways and means for addressing emergent social and human issues in Future Cities.
- 3. To identify alternative urban planning and management approaches.
- 4. To explore the role of tourism in the development of Future Cities.

The main themes of the symposium are:

- 1. The Role of Information and Communication Technologies in Future Urban Development:
- 2. Economic and Human Aspects of Future Cities
- 3. Tourism in Future Cities
- 4. Planning and Management of Future Cities
- 5. Towards Livable Future Cities

A call for papers was widely circulated worldwide, by mail and through AUDI's Website. The response was overwhelming as some 180 abstracts were received from various countries. A

Section Two : Case Studies

CONTENTS

Table of Contents	iii
Introduction	v
Mr. Qassim Mohammed Al Ghanim	
"Qatar's e-Government - A Great leap forward towards a Nation-wide e-	1
Government"	
Mr. Geoff Anson, Dr. Edward Chung, Ms. Natalia Rosalion	5
"Melbourne, Australia: A City Positioning itself for the 21st Century"	
Mr. Shahoran bin Johan Ariffin	20
"The Planning and Development of Putrajaya, the Federal Government	
Administrative Centre of Malaysia"	

Future Cities Symposium Riyadh 25 – 27 Sha'ban 1422H, 10-12 November 2001

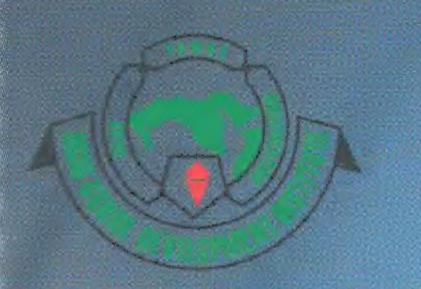
Volume Two Case Studies

Riyadh Sha'ban 1422H, November 2001

In the name of Allah the most Compassionate, the most Merciful

Contributing Sponsors:

Al-Madina Municipality, Riyadh Chamber of Commerce and Industry, Jeraisy Group, Al-Rashed Trading and Contracting Company, Makkah Municipality, Saudi Binladin Group, SAPTCO, King Abdul Aziz City for Science and Technology, SABIC, Saudi Group for Research and Marketing and Riyadh Development Co.



On the 20th anniversary of the ascendancy of H.M. King Fahad Bin Abdulaziz (The Custodian of the Two Holy Mosques) to the Saudi Throne.



Al-Turath

SYMPOSIUM RINYADITE SAUDI ARABIA

Volume Two: Case Studies



SAUDI ARABIAN AIRLINES



Supreme Commission for Tourism









& Social Development



Bank





Sponsored by